№ 9 WARSZAWA, WRZESIEŃ 1927 r. ROK VI.



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO"

REDAKTOR: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Triumfatorki II-go Raidu Pań. Od lewej do prawej: p. dr. Sadowska (IV nagr.), p. Jabłońska (III nagr.), p. Marchlewska (I nagr.), p. Turnai (II nagr.), p. Regulska (V nagr.) i p. Marjańska, która osiągnęła najlepszy czas na próbie szybkości.

Na marginesie sezonu sportowego

SZUMNY tytuł powyższy nasuwa Wam, Czytelnicy, przypuszczenie, iż w artykule tym omawiać będę rezultaty naszych tegorocznych zawodów sportowych i „wyczyny" naszych asów samochodowych. Nie — temat mój będzie znacznie skromniejszy. Zaczerpnę go poprostu z uwag, które na zawodach słyszałem, i ze spostrzeżeń, które sam na nich porobiłem. Tak, będą to uwagi prawdziwie na „marginesie". Otóż więc pierwsza uwaga:

Zawody samochodowe bezwątpienia kształcą liczny szereg sportowców: postępy ich w maestrji kierowania samochodem widzimy z roku na rok, a umiejętność tą przelewają oni w dalszym ciągu na licznych swych uczniów i naśladowców. Ostatnio i *panie* okazują zdumiewającą wprawę, śmiałość i pewność w kierowaniu samochodem i konkurować zaczynają z mężczyznami. Ma to, oczywiście, ogromne znaczenie z punktu widzenia już nietylko sportowego, ale i rozpowszechnienia samochodu. Jeżeli i w Polsce samochód ma się stać przedmiotem powszechnego użytku, to przynajmniej 50% właścicieli musi osobiście prowadzić swe maszyny i obywać się bez najkosztowniejszego dodatku do samochodu, t. j. bez kierowcy; dlatego te 50% przyszłych posiadaczy samochodu musi umieć doskonale maszynę swą prowadzić. Nie wątpimy, że tak będzie, gdyż i dzisiaj już bardzo wielu automobilistów w Polsce obywa się bez szoferów, a w krajach prawdziwie „zautomobilizowanych" bogacze, utrzymujący szoferów, są w znikomej wprost mniejszości.

Nasuwa się tu jednak jedno „ale". Oto w krajach tych mamy na każdym kroku doskonale urządzone garaże, opiekujące się powierzonym samochodem, i tysiące warsztatów w najmniejszych nawet mieścinach, mogących dać pomoc unieruchomionemu na drodze automobiliście i szybko dokonać „za psie pieniądze" naprawy uszkodzonej maszyny. Tam więc każdy może prowadzić samochód, gdyż rola jego ogranicza się do najprzyjemniejszej strony automobilizmu — do samej jazdy, gdyż wszystko, co wymaga fachowości, zrobione będzie dobrze, szybko i tanio przez specjalistów — przez tych „publicznych szoferów", któremi są małe warsztaciki i garaże.

Ale u nas — to inna sprawa. U nas każdy musi posiadać u siebie w domu podręczny warsztat i podręcznego majstra i musi wozić go z sobą pod grozą utknięcia gdzieś na bezludziu, bez możności otrzymania innego ratunku lub pomocy, poza wybiedzoną szkapą chłopską i porwanym postronkiem. Chyba, że właściciel samochodu umie sam dokonać pewnych reperacji i zna się na tyle na skomplikowanym mechanizmie, iż znaleźć potrafi uszkodzenie, które go unieruchomiło. Ale i w to wątpię, aby najbardziej umiejętny, a nawet zamiłowany w mechanice samochodowej właściciel z dobrą miną zabierał się do reperacji na drodze najczęściej w pluchę i szarugę, bo nie wiem, czyście i to zauważyli koledzy automobiliści, iż w Polsce złośliwy chochlik, zwany „panną", lubuje się najbardziej w psiej pogodzie, w ciemnej nocy i w błotnistej i dobrze wynawożonej drodze.

Tak — nie każdy gentleman, choćby był zdolny, jak Edisson, lubi rozwiązywać problemy mechaniki, gdy deszcz mu kapie za kołnierz, gdy mu palce „na kość drętwieją" i gdy mu „głodno, chłodno i do domu daleko"; nie każdy przytem lubi, jadąc np. na bal, przemieniać się w ciągu kilku minut z eleganckiego lwa salonowego w kominiarza, śmieciarza, czy jak tam zechcecie nazwać tą usmarowaną i utytłaną maszkarę, która ukazuje się wam z pod samochodu. I tu trzeba mi dotknąć największej bolączki polskiego automobilizmu.

Dlaczego, u licha, genjalni wynalazcy i konstruktorzy samochodów, tworzący codziennie nowe ulepszenia, nie zbudują samochodu, któryby się łatwo rozbierał, któryby miał wszystkie swe organa przystępne i proste, tak, jak, naprzykład, maszyna do szycia, lub automatyczny pistolet, czy nawet karabin maszynowy. Dlaczego w automatycznej broni, której działanie jest nieco podobnem do działania silnika spalinowego, można było tak porozmieszczać i połączyć poszczególne organa, których jest, notabene, w niektórych modelach spora ilość, że w kilka chwil człowiek, nawet nie obeznany z mechaniką, może ją rozebrać i złożyć z powrotem nawet bez użycia narzędzi. Dlaczego natomiast w samochodzie, który z natury swej pracy częściej i szybciej podlegać musi uszkodzeniom i rozregulowaniu, liczne organy umieszczone są i połączone ze sobą w sposób archaiczny, sprzeczny często z prostą logiką, — w sposób, który niekiedy nawet zastanowić musi swą pomysłowością w utrudnieniu jego odjęcia lub tylko dojścia do niego. Znamy typy samochodów, w których regulacja zaworów, rzecz, jak wiadomo, konieczna w dość częstych odstępach czasu wymaga żonglerskiej zręczności w palcach i z reguły

naraża operatora na oparzenie tych kończyn o rurę wydechową. W innych samochodach magneto umieszczono w ten sposób, że dla jego regulacji koniecznem jest użycie lusterka (jeżeli nie peryskopu). W innych samochodach regulator, t. j. wyłącznik maksymalno-minimalny dynamo, organ, jak wiadomo, dość szybko rozregulowujący się, umieszczony jest w ten sposób, iż dla dojścia do niego należy odjąć chłodnicę i fartuch. W niektórych samochodach nawet regulacja hamulców, rzecz już prawie codzienna, wymaga kompletnego demontażu koła z piastą i bębnem hamulcowym. A już szczytem niedogodności jest umieszczenie rozpylaczy karburatora w ten sposób, że dla dojścia do nich rozebrać należy conajmniej połowę tego organu (karburatory amerykańskie). Jeżeli dodamy jeszcze, że w większości samochodów organa natłoczone są jeden na drugi, tak, iż często klucza wetknąć nie można dla uchwycenia śrub, że organa te połączone są śrubami wszystkich istniejących modeli i wymiarów, że do niektórych organów dojść można jedynie położywszy się pod samochodem — to widzimy, jak wielką trudność przedstawia nawet dla fachowca drobna choćby poprawka, jeżeli trzeba ją robić w polu na wietrze i deszczu lub mrozie.

I teraz mamy obraz polskiego automobilisty-gentlemana, obywającego się w swych podróżach bez szofera. Widzimy go więc stojącego na pustej, ale zato mocno błotnistej szosie i usiłującego dojść do organu silnika, który, jak mu się wydaje, źle funkcjonuje. Jest to amator, który zna nawet dobrze budowę samochodu, ale nigdy dłużej nie przypatrywał się skomplikowanej procedurze rozbierania i składania maszyny. Szuka więc on sposobu dojścia do uszkodzonego organu, a nie znając kolejności i metody pierwszych czynności, z rezygnacją przystępuje do stopniowego demontażu innych organów, które przeszkadzają mu w dojściu do tamtego. Nie ma on wprawy poznawania kalibru śrub, więc przy każdej nowej śrubie przymierza kilka kluczy, zanim nie trafi na właściwy. A jeżeli złośliwość konstruktora umieściła niespodzianie w pewnem miejscu śrubę o lewym gwincie, to wyobrażacie sobie wysiłki i irytację biednego gentlemana, żeby ją odkręcić tak, jak inne. Oczywiście, nie obejdzie się i bez tego, by przy tej pracy kilka śrub, podkładek i innych drobnych części, a często nawet i narzędzi niespodziewanie nie wpadło w pułapkę, zwaną fartuchem, gdzie ginie dokumentnie dla oka ludzkiego, zabiwszy się gdzieś w najwęższą szparę między karterem a fartuchem. Czy wyobrażacie sobie, a napewno wyobrażacie, gdyż nieraz i Wam się to zdarzyło, Czytelnicy, wiele wysiłków i zdenerwowania, wiele wyłamywań sobie rąk i palców, wiele gimnastyki podsamochodowej kosztować będzie biednego amatora odnalezienie, a raczej wyjęcie z brzucha samochodu połkniętej śrubki.

Czynność ta zdenerwuje go do ostatnich granic i klnąc rzeczywiście idjotyczny pomysł fartuchów, które w prawdziwem błocie nie chronią bynajmniej silnika od zapryskania, zapomni on porządek swoich czynności, zapomni skąd jaka śruba została wyjęta, zapomni nawet, gdzie położył potrzebne mu narzędzia. I wtedy, gdy nareszcie pocznie on montować z powrotem naprawiony, o ile dał się on naprawić własnemi środkami, organ, to staje znów automobilista-gentleman wobec nowej łamigłówki, wobec prawdziwego puzzlu, złożonego ze śrub, nakrętek, podkładek, sprężynek i t. d. Znowu więc wszystko przymierza, pasuje, po kilka razy z powrotem rozbiera, póki wreszcie nie trafi na właściwy montaż, albo, co raczej częściej się zdarza, nie zaklnie siarczyście, nie pozbiera wszystkich śrubek i sprężynek do pudełka i nie pójdzie szukać w pobliskiej wiosce koni i postronka.

A nie zapominajcie, Czytelnicy, iż w naszym kochanym klimacie wszystko to dzieje się z reguły w najgorszą, jaką wyobrazić sobie można, pogodę, w deszcz lub w mróz — zawsze w wichrze, w błocie i w gnoju.

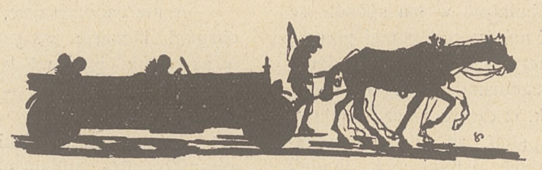
Tak więc obraz, jaki wyżej nakreśliłem, polskiego automobilisty - gentlemana po paru godzinach takiej pracy, nie jest wcale przesadzony. A przecież na cudownych naszych drogach najlepsza, najmocniej zbudowana maszyna ciągle wymaga takich poprawek i napraw. Przecież nigdzie prawie na świecie samochód nie pracuje w tak trudnych warunkach, co w Polsce, na tak zniszczonych i wyboistych drogach, w takiem błocie i w takim kurzu. I cóż dziwnego, że kierowca w Polsce stale przy swym samochodzie pracować musi, aby ratować go od rozsypania; cóż dziwnego, że niema jednej jazdy, aby nie potrzeba było grzebać się przy maszynie. I dlatego polski automobilista bardziej, niż jakikolwiek inny, cierpi wskutek bezcelowego skomplikowania wielu samochodów, wskutek bezmyślnego zaniedbania przez konstruktorów prostoty nietylko w działaniu, ale i w układzie organów i wskutek lekkomyślnego nie liczenia się przez nich z koniecznością rozbierania maszyny.

Niestety, my swego przemysłu samochodowego nie posiadamy i słowa te nie dotrą do winowajców. Zresztą i pisma zagraniczne nieraz już wytykały konstruktorom te wszystkie ich błędy, tę szaloną ich gonitwę za nowymi pomysłami, a zaniechanie najistotniejszej rzeczy w przedmiocie codziennego użytku — prostoty. Wytykały im to, ale bezskutecznie — samochód jest, niestety, coraz bardziej skomplikowanym i coraz trudniejszym. Zresztą, jak mówiłem, zagranicą, na Zachodzie, nie ma to większego znaczenia, gdyż organizacja licznych tamtejszych warsztatów zaradza tym trudnościom. W Polsce jednak propagować należy tylko samochód prosty — taki, jaki skoncypowali dobrzy znawcy warunków polskich inż. Tański w swym C. W. S-ie i hr. Tyszkiewicz w Ralf Stetyszu.

Bezkrytyczne kupowanie przez naszych automobilistów każdego reklamującego się samochodu narazi wielu z nich, zwłaszcza kierowców - gentlemanów, na liczne przykrości i trudności. W obecnych warunkach polskich odpowiednim jest jedynie samochód jaknajprostszy, jaknajmniej skomplikowany, jaknajłatwiej rozbierający się, mający jaknajbardziej przystępne swe organy. Tylko taki samochód nadaje się w naszych warunkach do powszechnego użycia, t. j. do użycia

bez zawodowych szoferów. Niestety, przyznaję, samochodów takich jest narazie mało. Jednak między kilku setkami modeli samochodów na świecie są modele mniej skomplikowane i tych publiczność polska w pierwszym rzędzie żądaćby powinna. Samochodowy rynek polski jest jeszcze bardzo pojemny i z wymaganiami publiczności polskiej niejeden fabrykant liczyć się może będzie, należy jednak wymagania te skonkretyzować.

A więc Automobiliści, Kierowcy-Gentlemani! odrzucajmy skomplikowane nadzwyczajności, ten bigos rurek, śrubek i sprężynek, a żądajmy mocnej i prostej maszyny. Wierzajcie mi, postęp w mechanice leży nie w skomplikowaniu organów i czynności dla danego efektu, lecz, przeciwnie, w uproszczeniu i jeszcze raz w uproszczeniu. Prostota nietylko człowieka zdobi — zdobi ona również i maszyny. Pamiętajmy, że im większa ilość organów i części, tem większe szanse zepsucia się którego z nich, tem większa pewność utknięcia w drodze. Nie żądajmy jeddnak od samochodu nadzwyczajności; jest on maszyną, a niema maszyny, którąby się nie psuła, i samochody psuć się zawsze będą, póki zwłaszcza drogi będą tak zepsute, żądajmy jednak, aby każde zepsucie mogło być łatwo odnalezionem i łatwo i szybko naprawionem. Wtedy każdy automobilista, czy zawodowy, czy gentleman, będzie istotnym panem swej maszyny, a nie tak, jak obecnie, gdy jest panem podczas jazdy, a murzynem w razie „panny".



MARJAN KRYNICKI

Wrażenia i refleksje z wyścigu tatrzańskiego

OGROMNE zainteresowanie, jakie wzbudził w całej Polsce pierwszy wyścig tatrzański, zorganizowany przez Krakowski Klub Automobilowy w dniu 14 sierpnia, sprawiło, że o wynikach imprezy każdy został powiadomiony. Dzięki współpracy Polskiego Radja, można było przy pomocy mikrofonów, zainstalowanych na finiszu wyścigów, podać tysiącznym rzeszom radjosłuchaczów interesujące szczegóły konkursu oraz odtworzyć słowami jego przebieg i oblicze. Prasa, licznie reprezentowana na wyścigach, również zadawalniająco spełniła swe zadanie. We wszystkich chyba dziennikach i w większości czasopism polskich oraz w wielu pismach zagranicznych zamieszczone zostały obszerne sprawozdania z zawodów lub choćby tylko wzmianki o ich przebiegu i wynikach. Naogół prasa odniosła się do wyścigu ze szczerym entuzjazmem i tylko nieliczni sprawozdawcy uczynili mu niesłuszny i śmieszny zarzut, twierdząc, że wyścigi samochodowe w Tatrach są barbarzyństwem, bo zakłócają spokój i powagę gór.

Byłoby doprawdy rzeczą zupełnie zbyteczną odpowiadać na tego rodzaju humorystyczne zarzuty, gdyby nie wzgląd na to, że podobne fałszywe poglądy mogą się zakorzenić w naszem społeczeństwie, które spogląda dość niechętnem okiem na automobilistów i na wszystko, co ma związek z automobilizmem. Dlatego muszę dać odprawę różnym, zaślepionym sprawozdawcom, którzy, nie umiejąc patrzeć dalej, jak na koniec własnego nosa, przeoczyli wszystkie korzyści, jakie dla propagandy Tatr przyniósł i przynosić będzie co roku wyścig Krakowskiego Klubu.



Zawodnicy na starcie.

Omawiane korzyści są zupełnie jasne dla każdego, ktokolwiek widział przy Morskiem Oku tych kilkaset samochodów, któremi zjechała na wyścigi przeważająca część publiczności, samochodów, noszących znaki wszystkich województw Rzeczypospolitej, a nierzadko i znaki zagraniczne. Kilkutysięczny tłum widzów, rozlokowany wzdłuż całej trasy, składał się nie z mieszkańców Zakopanego, lecz w przeważającej części z osób, które przybyły z daleka, a które może w innym razie wcaleby Tatr nie odwiedziły. Widać z tego jasno, że wyścig samochodowy stanowi dla Zakopanego pierwszorzędną i bardzo lukratywną atrakcję sezonową, która ściągać będzie stale coraz to większą ilość



publiczności z całej Polski, a może i z całej Europy. Czyż można wyobrazić sobie lepszą propagandę dla naszych cudownych Tatr? Fakt, że jeden raz w ciągu roku odczuwać się będzie wzmożony ruch samochodowy na drodze do Morskiego Oka, nie dowodzi bynajmniej, aby powaga, piękno i spokój gór zostały w czemkolwiek naruszone. Wszak samochody nie jeżdżą po górach, w ścisłem tego słowa znaczeniu, ale jeżdżą po szosie, przeznaczonej dla ruchu kołowego, z której zatem automobiliści również mają prawo zrobić użytek. A że słychać będzie w górach ryk silników ścigających się maszyn i że prowizorycznie wzniesione trybuny zakłócą jednolitość krajobrazu, to przecież wszystko będzie trwało zaledwie kilka godzin i już w dniu następnym nie pozostanie po wyścigach śladu, któryby mógł rujnować piękno Tatr. Zresztą wyścig zorganizowany został w porozumieniu z Sekcją Ochrony Tatr i jeżeli instytucja, w której rękach spoczywa piecza nad Tatrami, zgodziła się na urządzenie zawodów, to niema chyba najmniejszego powodu do czynienia nierozsądnych uwag na temat „barbarzyństwa" automobilistów.



Kapela cygańska gra przed mikrofonem Polskiego Radja.

Szczegółowe omówienie wyścigu tatrzańskiego, które zamieściły przed miesiącem pisma codzienne i tygodniowe, czynią całkowicie zbytecznem podawanie na tym miejscu szczegółowej relacji o przebiegu zawodów i ich rezultatach. Byłoby to zbyt nieaktualne. Dlatego, odsyłając Czytelników, którzyby chcieli przypomnieć sobie lub sprawdzić wyniki konkursu albo interesują się szczegółami organizacji, do zamieszczonego obok artykułu dr. Szatkowskiego i do oficjalnego komunikatu Krak. Kl. Aut., sam zajmę się tylko omówieniem imprezy pod pewnym, specjalnie interesującym kątem widzenia.

Pragnę mianowicie zbadać, czy wyścig tatrzański można obarczyć odpowiedzialnym tytułem zawodów międzynarodowych i czy można go będzie wciągnąć w roku przyszłym na listę tychże zawodów, między najklasyczniejsze turnieje samochodowe świata.

Ktokolwiek widział pierwszy wyścig tatrzański, ten z pewnością powie, że organizacja jego była nadzwyczaj sprawna, wprost imponująca. Jednakże istnieją pewne względy, dyktowane raczej troską o powagę konkursu, aniżeli o precyzję jego organizacji, które zmuszają mnie do rzucenia tutaj kilku uwag krytycznych.



Ripper junior (z lewej strony) odniósł błyskotliwy sukces w wyścigu tatrzańskim.

Przedewszystkiem nasuwa się tu sprawa, która narobiła kłopotu organizatorom niejednego już konkursu, a która streszcza się w następującem pytaniu: jak przeprowadzić wyścig, w którym współzawodnicy są wypuszczani ze startu kolejno, ażeby przy pewnej pokaźniejszej liczbie konkurentów, zawody nie trwały zbyt długo i nie znużyły widzów?



Sznur samochodów, któremi publiczność przybyła na zawody, na drodze do Morskiego Oka.

Szczęśliwe rozstrzygnięcie powyższej kwestji mieć będzie nadzwyczajną wagę dla powodzenia przyszłych wyścigów zakopiańskich. Bo przyznać należy, że pomimo rzetelnych wysiłków członków K. K. A. wyścig tegoroczny niejednemu widzowi wydał się nudnym i monotonnym i wywołał wiele przykrych a niezasłużonych uwag pod adresem organizacji. Dla organizatorów zamknięcie wyścigu, w którym uczestniczyło 42 współzawodników, w granicach czterech godzin, było prawdziwym i wielkim sukcesem, dla publiczności zaś te cztery godziny były po większej części okresem porządnych nudów, przerywanych od czasu do czasu widokiem przebiegającego samochodu czy motocykla.



Hanna Schiele na samochodzie Tatra.

Główna przyczyna zła leżała w tem, że trybuny ustawione zostały dość niefortunnie, to jest w miejscu, z którego widać było jedynie mały odcinek trasy, czyli dwie ostatnie serpentyny. Dlatego kwestja rozmieszczenia publiczności powinna znaleść w przyszłości specjalnie staranne opracowanie. Pozatem publiczność trzeba czemś zabawić. Na tegorocznych wyścigach dotkliwie dawał się we znaki brak gigantofonu, któryby utrzymywał w ciągłem napięciu uwagę widzów, a kapela cygańska, która zresztą grała tylko przed mikrofonem radja, nie stanowiła dostatecznej atrakcji dla licznej rzeszy publiczności.

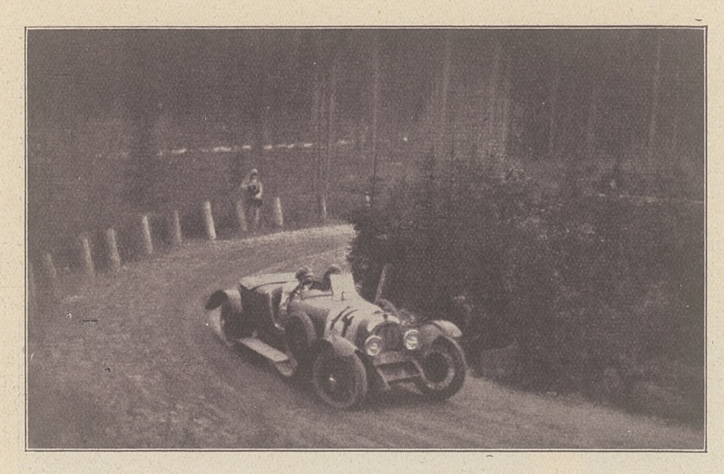
Nie wystarczy jednak najszczęśliwsze pod względem widowiskowym ustawienie trybun ani nie wystarczą najefektowniejsze atrakcje, jeżeli sam wyścig odbywać się będzie w żółwiem tempie. Dlatego na podstawie tegorocznego doświadczenia powinny zostać obliczone najmniejsze odstępy czasu, jakie dla względów bezpieczeństwa należy zachować pomiędzy startem kolejnych maszyn. Ażeby przebieg wyścigu nie został wytrącony z normy w razie wypadku, jak to było w tym roku po katastrofie Rudawskiego, należy zorganizować większą ilość stacji lekarsko-ratunkowych, które wprędce udzielą ewentualnej pomocy rannym zawodnikom i uprzątną szosę. Biegi nie zostaną w tym wypadku wstrzymane na czas dłuższy, jak to ma miejsce, gdy na całej trasie jest tylko jeden lub dwa punkty sanitarne. Według mnie posterunek lekarski znajdować się powinien przy każdym punkcie kontrolnym telefonicznym, których liczba również musi być powiększona, przynajmniej w dwójnasób.

Za rzecz niedopuszczalną uważać należy ponowny start jednej i tej samej maszyny za wyjątkiem wypadku przewidzianego regulaminem, to jest umyślnego zajechania drogi. Wszelka dyskusja na ten temat pomiędzy sędziami a kierowcą, który jako powód do ponownego startu podaje zły czas osiągnięty w pierwszym przebiegu skutkiem, naprzykład, wadliwego działania świec, powinna być, w imię powagi konkursu, absolutnie wykluczoną.



Przedstawiciele prasy i Polskiego Radja.

Temi prostemi środkami osiągnie się bez wątpienia znacznie żywsze tempo wyścigu i większe zainteresowanie publiczności. Rzucony w prasie projekt odłączenia w tymże celu biegów motocyklowych od samochodowych wydaje mi się dosyć ryzykownym, ze względu na zwiększenie trudności organizacyjnych, i całkowicie zbytecznym jeżeli ilość współzawodników



Szwarcsztajn na samochodzie Austro Daimler.

nie przekroczy setki. A niema z pewnością powodu liczyć w latach najbliższych, na tak znaczne powiększenie cyfry uczestniczących w wyścigu maszyn.

Stan trasy wyścigowej pozostawia, niestety, wiele do życzenia. To też Krakowski Klub Aut. powinien dołożyć wszelkich starań, ażeby już na przyszłe zawody szosa została gruntownie wyremontowana. Nakoniec pomyśleć należy o lepszej ochronie policyjnej, ażeby, jak to było w tym roku, piesi i rowerzyści nie spacerowali po szosie w czasie wyścigów, co się mogło bardzo smutnie skończyć.

Tyle powiedzieć mogę o bolączkach organizacyjnych wyścigu tatrzańskiego, których, jak widzimy, nie ma zbyt wiele, a które są z pewnością dobrze znane organizatorom konkursu. Dlatego nie widzę powodów, dla których wyścig zakopiański nie miałby zostać obdarzony zaszczytnym tytułem zawodów międzynarodowych. Będzie to najpiękniejsza nagroda dla Krakowskiego Klubu Automobilowego za jego rzetelną pracę i ogromne wysiłki, dzięki którym polski kalendarz sportowy wzbogacił się o prawdziwie pierwszorzędną imprezę.

— — — — — — — —

Ponieważ nie wypada pisać sprawozdania z zawodów sportowych i nie wspomnieć nic o ich wynikach, przeto poświęcę słów parę i rezultatom pierwszego wyścigu tatrzańskiego.

Wyścig górski daje całkowicie odmienne wrażenia aniżeli biegi płaskie, do których byliśmy dotychczas w Polsce wyłącznie przyzwyczajeni. Przedewszystkiem już samo otoczenie, łańcuch potężnych szczytów górskich, ciasno zamykający horyzont, daje szereg wzruszeń naturom, wrażliwym na piękno krajobrazu. Wijąca się na zboczach górskich szosa uniemożliwia rozwinięcie dużej szybkości samochodu, to też każdy, kto widział kiedykolwiek bolidy, mknące w oszałamiającym pędzie na płaskiej i prostej drodze, odczuwa początkowo lekki zawód, widząc powolność, z jaką najszybsze nawet wozy pokonują wzniesienie i dzikie zakręty górskiej trasy.

A tymczasem inaczej być nie może. Nie przesadzę wcale, jeśli na określenie rezultatów wyścigu użyję paradoksalnego twierdzenia, że im kto wolniej jechał, tem lepszy czas osiągnął! Zbyt szybka jazda na szosie do Morskiego Oka poza widmem katastrofy powoduje niebezpieczeństwo zarzucania na zakrętach, które fatalnie się odbija na końcowym rezultacie, wywołując, mimo pozornie większej szybkości, znacznie dłuższy czas jazdy.

To też dwaj główni zwycięscy pierwszego wyścigu zakopiańskiego, Liefeldt i von Wentzel Mosau, nie wyróżniali się wcale podczas biegu jazdą szybszą, aniżeli pozostali współzawodnicy. Do osiągnięcia wspaniałych wyników, dopomogła Liefeldtowi jego wirtuozja i znakomity, długotrwały trening, niemieckiemu zaś kierowcy—olbrzymi litraż samochodu i kompresor, który, włączany na prostych, dozwalał na błyskawiczne przyśpieszenia, odrabiając tym sposobem powolność jazdy na krzywiznach.

Rozpatrując dalsze rezultaty wyścigu, przyznać musimy, że najbardziej frapujące są wyniki osiągnięte przez Vetterliego i Rippera. Czas Szwajcara, lepszy o całe niebo od czasów wszystkich pozostałych półtoralitrówek i wielu maszyn o znacznie większym



Gabrysch na Harley Davidson na finiszu.

litrażu, osiągnięty w dodatku na samochodzie mocno już zużytym, świadczy o ogromnych zdolnościach kierowcy i wysokiej wartości wozu. Widziałem tą małą czerwoną maszynkę Bugatti z wysokości zrębu skalnego na przestrzeni kilku kilometrów, na najtrudniejszych serpentynach trasy, i podziwiałem jej bajeczne trzymanie drogi i szybkie zrywy, które dać może tylko fabrykat konstruktora z Molsheimu.

Młody Ripper na swej czterocylindrowej Lancji zajął drugie miejsce w kategorji trzech litrów, w konkurencji z sześciocylindrowemi Austro-Daimlerami o nieco większym litrażu i znacznie wyższych sportowych własnościach. Zadecydował o tym świetnym wyniku olbrzymi talent Janka Rippera, który zapowiada się najbardziej obiecująco z młodszej generacji kierowców polskich. Odnoszę wrażenie, że na odpowiedniejszym wozie młody wirtuoz mógłby stawić czoła z wielkiemi szansami samemu nawet Liefeldtowi.

Wynik Szwarcsztajna, który na swym sportowym Austro Daimlerze zajął pierwsze miejsce w kategorji trzech litrów, dowodzi o dużych wartościach maszyny i rutynie jeździeckiej zwycięscy Raidu Międzynarodowego.

Rezultaty innych kierowców nie wzniosły się niczem ponad poziom przeciętny. Na podkreślenie zasługują jeszcze, jako dość ciekawe, wyczyny Hanny Schiele, która osiągnęła najlepszy czas z obsady samochodów Tatra, dając swą jazdą jaknajlepsze wrażenie, oraz Koziańskiego, który nie zawahał się stanąć do biegu na swej ciężkiej limuzynie Tatra, nie przejechawszy uprzednio ani razu trasy wyścigowej.



Naormiakowski na motocyklu z wózkiem Harley Davidson.



Kustanowicz na motocyklu F. N.

Czasy osiągnięte przez motocyklistów, wszystkie powyżej ośmiu i pół minut, są, jak uważam, bardzo słabe. Wpłynęła na to bezwątpienia śliskość szosy, zmoczonej dość silnym deszczem, oraz pooranie jej na zakrętach kolejami, które dla samochodów były nawet pożyteczne, lecz dla motocykli stanowiły poważne niebezpieczeństwo i przeszkodę. Tegoroczny rekord motocyklowy, przy ładnej pogodzie i trochę lepszem przygotowaniu trasy, będzie z pewnością łatwy do pobicia.

Zobaczymy na rok przyszły.



II Raid Pań. Zawodniczki przed startem.

MARJAN KRYNICKI

II-gi Raid Pań Automobilklubu Polski

TEGOROCZNY Raid Pań, naznaczony w kalendarzu sportowym na koniec czerwca, został skutkiem trudności organizacyjnych przełożony na wrzesień i odbył się ostatecznie w dniach 10 i 11 tegoż miesiąca. Zmiana terminu wyszła mu z pewnością na zdrowie, gdyż o ile w czerwcu, a więc bezpośrednio po Raidzie Międzynarodowym, strona organizacyjna pozostawała pod znakiem zapytania i była powodem odstąpienia wielu pań od konkursu, o tyle we wrześniu, po kilkumiesięcznem przygotowaniu, Raid przeprowadzony został ze zdumiewającą precyzją, przynoszącą zaszczyt Komisji Sportowej Automobilklubu Polski. Zaszczyt ten spływa przedewszystkiem na kierownictwo Raidu; spoczywało ono w rękach Prezesa Komisji Sportowej p. Janusza Regulskiego, który przybrał sobie do pomocy tak dzielnych i energicznych współpracowników, jak p. Józef Grabowski i p. inż. Wachowski, oddając im funkcje komandora i wicekomandora.



Pani Marchlewska, niezrównana kierowczyni Fiatów, do rzędu swych zwycięstw dołączyła II-gi Raid Pań.

Raid tegoroczny cechowała przedewszystkiem ogromna punktualność i wzorowy porządek. Wyścig kilometrowy pod Jabłonną odbył się nadzwyczaj sprawnie i szybko. Służba bezpieczeństwa na drogach funkcjonowała znakomicie, za co naszej dzielnej Policji Państwowej należy się jaknajpiękniejsze podziękowanie.

Przechodząc do omówienia technicznych wyników konkursu, pozwolę sobie już naprzód wysnuć z nich pewien ciekawy wniosek. Otóż Raid wykazał jasno, że przy dzisiejszym stanie techniki samochodowej przebycie kilkuset kilometrów po dobrej drodze jest zabawką zarówno dla maszyny jak i dla kierowcy, choćby nim nawet była kobieta. Z piętnastu samochodów, które wyruszyły z Placu Saskiego, nietylko wszystkie przybyły z powrotem, ale dwanaście z nich nie otrzymało po drodze ani jednego punktu za defekty, pomimo, że ostry regulamin przewidywał jeden punkt karny za każdą napoczętą minutę reperacji samochodu.

Przejścia, jakie trzy pozostałe panie miały ze swemi samochodami, nie przeczą najzupełniej mojemu wnioskowi. Zerwany pasek od wentylatora na Minervie pani Paschalskiej, który kosztował kierowczynię 110 punktów karnych i o ileż więcej nerwów, zaliczyć należy do kategorji tych złośliwych, bezmyślnych pechów, które popsuć mogą najpiękniej nawet wypracowany rezultat. Znacznie już gorsze są defekty dwóch

samochodów Tatra: na wozie pani Schiele wytopiła się panewka, zaś pani Rychterowa uwięzła na drodze ze złamaną półośką. Trzeba tu jednak wziąć pod uwagę, że obie pechowe Tatry były to maszyny bardzo stare, które odbyły już ciężką i długotrwałą służbę na drogach całej Polski i którym należał się raczej cichy odpoczynek lub dymisja, aniżeli uganianie się po jazdach konkursowych. Wszystkie trzy panie naprawiły swe defekty i ukończyły Raid, wykazując tem wielkiego ducha sportowego.

Dwanaście samochodów powróciło do celu bez żadnych defektów mechanicznych. Dobrze się więc stało, że regulamin wprowadził jeszcze jazdę na regularność, gdyż inaczej Jury miałyby niezły kłopot z rozdziałem dość skromnej liczby nagród. Cztery panie padły ofiarą srogiego regulaminu, który wymagał jazdy z chronometrem w ręku, jazdy ani nie za szybkiej, ani też zbyt powolnej. Specjalnie przykro dały się odczuć skutki kilkuminutowych różnic w czasach przepisanych i wykazanych paniom Fromowej i de Lavaux, które, jadąc bez defektów na samochodach o najmniejszym litrażu, miały zapewnione pierwsze nagrody w wypadku nienagannej regularności. W tych warunkach nie mogło się obyć bez narzekań na system mierzenia czasów i lotnych stacyj kontrolnych. Sprawa ta jest bardzo delikatną, to też muszę poświęcić jej więcej miejsca.



Na starcie wyścigu kilometrowego pod Jabłonną. Przy samochodzie stoją od lewej do prawej: komandor Raidu p. Grabowski, starter p. Hergeth i p. J. Regulski.



Tak niewinnie wyglądał postrach kierowczyń, punkt kontrolny pod Sierpcem.

Jazda na regularność wymagała od każdej kierowczyni przygotowania sobie zawczasu, drogą żmudnych i zawiłych obliczeń, czasów przejazdu przez poszczególne miasta, leżące na trasie raidowej. Wszystkie panie wykonały te obliczenia, ale czy nie było w nich omyłek? Wszak jedna źle napisana cyfra zniweczyć mogła cały rezultat.

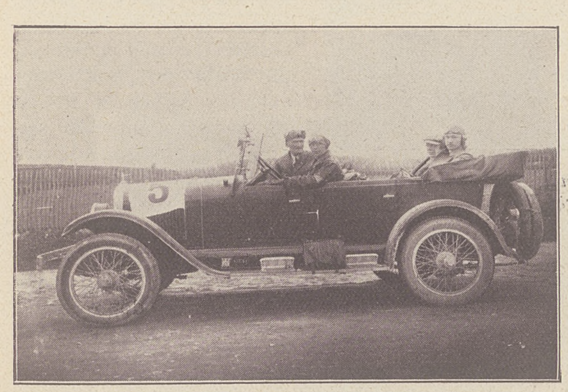
Żadna kierowczyni nie miała z pewnością podczas jazdy czasu ani nerwów, aby zastanawiać się nad każdą mijającą minutą. Dlatego funkcję baczenia na regularność jazdy spełniali na wszystkich wozach mechanicy lub pasażerowie, od których zdolności matematycznych, aż nazbyt często wątpliwych, zależał cały wynik raidu.

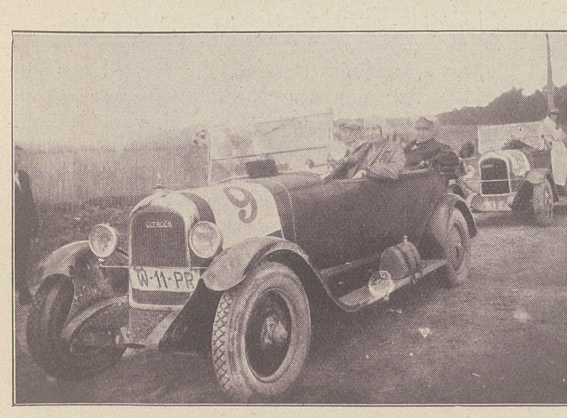
Punkty kontrolne, za wyjątkiem pierwszego w Krośniewicach, rozmieszczone zostały poza obrębem miast. Tymczasem współzawodniczki tak wyliczyły swe czasy, że znaleźć się miały o każdej naznaczonej godzinie i minucie na rynku odpowiedniego miasta. Przed każdą miejscowością panie powiększały szybkość, mając w perspektywie przejazd przez miasto, gdzie regulamin, nakazywał kategorycznie zmniejszenie szybkości do norm przepisanych rozporządzeniami władz. Nie napotkawszy na rynku stacji kontrolnej panie tembardziej jechały szybko, nie spodziewając się, że kontrola kryje się podstępnie za węgłem ostatniego domu. W ten sposób każdą współzawodniczkę nietrudno było przyłapać na grzechu przekroczenia norm szybkości. Trzeba było mieć ogromne

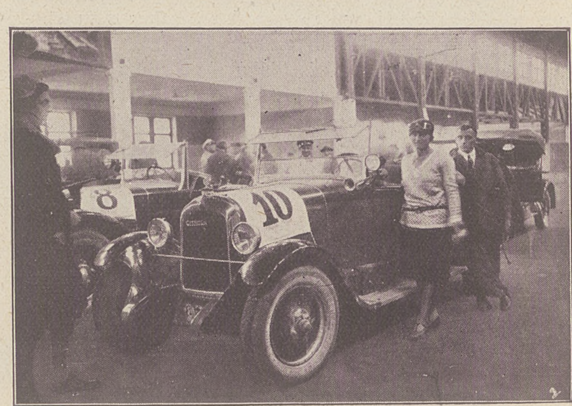










II Raid Pań A. P. 1. Pani Marjańska na sam. Buick. 2. Pani Podhorodeńska na sam. Pontiac. 3. Pani Byszewska na sam. Chrysler. 4. Pani Neblowa na sam. Chrysler. 5. Pani Tuszyńska na sam. Chevrolet. 6. (7) Pani Regulska na sam. Metallurgique. 7. (9) Pani Jabłońska na sam. Citroën. 8. (10) Pani Turnai na sam. Citroën.

Fot. Majcherski.

wyrobienie raidowe i dużą dozę intuicji, aby orjentować się w każdej chwili, jak prędko jechać należy. Dlatego niezmiernie zyskały te panie, które za swych towarzyszy i doradców, myślących o regularności jazdy, miały starych mistrzów raidowych, obeznanych ze wszystkiemi figlami komandorów. Panie, którym zabrakło rutynowanych pomocników a przytem i odrobiny szczęścia, padły ofiarą srogich przepisów.

Czasy na punktach kontrolnych mierzone były przy pomocy precyzyjnych chronometrów, które z całą pewnością podawały dokładne czasy. Natomiast obsady samochodów posługiwały się zwykłemi zegarkami niezbyt dobrze chodzącemi i zdarzyło się w wielu wypadkach, że zegarek kierowczyni wskazywał inny czas przejazdu przez punkt kontrolny, aniżeli chronometr komandora. Spowodowało to wiele niesłusznych zarzutów co do precyzji w mierzeniu czasów. Żałować należy, że na punktach kontrolnych samochody raidowe nie były zatrzymywane i czas przejazdu podawany do wiadomości kierowczyni. Żadna z pań nie mogłaby wtedy wnosić zażaleń po fakcie.

Nakoniec jeszcze jedna uwaga pod adresem kierowczyń. Winą pań była jazda na maksymalnej przeciętnej. Każda z uczestniczek raidu starała się jechać z najwyższą dozwoloną szybkością, co było ryzykowne, ze względu na łatwość przekroczenia minimalnego czasu, a co nie dawało żadnej korzyści przy klasyfikacji, gdzie w razie równej ilości punktów decydował o przyznaniu nagrody mniejszy litraż samochodu, a nie, jak w roku zeszłym, większa szybkość średnia.



Pani Marja de Lavaux na Renault, przebyła całą drogę bez żadnych defektów, ale dała się unieść temperamentowi i dostała punkty za zbyt szybką jazdę.

Jakkolwiekbądź traktować będziemy tę sprawę, nie można zaprzeczyć jednej rzeczy, a mianowicie, że punkty otrzymane przez panie za przekroczenie czasów nie umniejszają w niczem ich rezultatów pod względem umiejętności i wprawy w kierowaniu samochodami oraz sprawności samych wozów.

Punkty te nie umniejszają wcale wyniku pani Marjańskiej, której wielki talent kierowczyni zabłysnął najlepiej podczas wyścigu kilometrowego pod Jabłonną, gdzie osiągnęła ona na swym Buicku najlepszy czas dnia.

Nie umniejszają one i wyniku pani Tuszyńskiej, która swego Chevroleta przeprowadziła przez cały dystans tak, jakby to nie był konkurent Forda co do ceny, ale co najmniej najwspanialsza sportowa ośmiocylindrówka.

Nie umniejszają one również wyniku pani Fromowej, która swą świetną jazdą na maleńkiej Tatrze zrehabilitowała tą markę, tak pechową na tegorocznym Raidzie.

Nie umniejszają one nakoniec wyniku pani de Lavaux, która okazała się marną matematyczką ale zato znakomitą kierowczynią, osiągając, na sześciokonnym samochodzie Renault o najmniejszym litrażu, nadspodziewanie świetny czas na próbie szybkości, i przebywając całą drogę bez żadnego defektu i w znakomitej formie.

Z pośród pań, które ukończyły konkurs bez żadnych punktów karnych, pierwszą nagrodę otrzymała pani Marchlewska i otrzymała ją naprawdę zasłużenie, gdyż prowadziła swego Fiata 503 lepiej, aniżeli zawodowi kierowcy tej fabryki. Podczas prób szybkości ostatniego Raidu Międzynarodowego Gay na Fiacie 503 uzyskał na kilometrze bez rozbiegu czas 62,4 sek., podczas gdy pani Marchlewska osiągnęła pod Jabłonną na tym samym wozie 62,2 sek. A trzeba wszak wziąć pod uwagę, że maszyna od czasu Raidu Międzynarodowego przeszła około 10.000 kilometrów co również nie jest bez znaczenia.

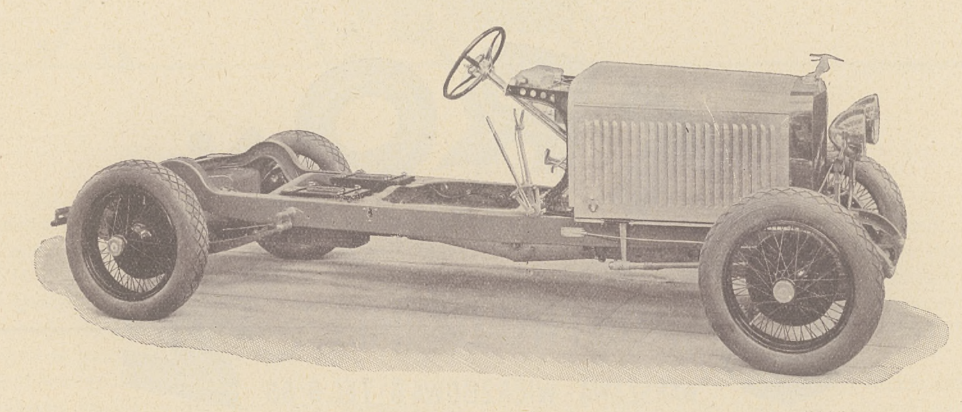
Dalsze nagrody przypadły kierowczyniom dwóch, doskonale się sprawiających samochodów Citroën, a mianowicie pani Turnai, która swym pierwszym występem sportowym sprawiła jaknajlepsze wrażenie, i pani Jabłońskiej, znanej uczestniczce wielu już konkurencji automobilowych w Polsce.

Pani dr. Sadowska swą czwartą nagrodę zawdzięcza prawdziwie pierwszorzędnym własnościom samochodu Steyr typ XII. Pani Regulska, zdobywczyni nagrody piątej, wprawiła w podziw wszystkich, bo trudno było uwierzyć, że tak filigranowa osóbka doprowadziła do celu w doskonałej formie ogromną i ciężką limuzinę. Szóstą i siódmą nagrodę zdobyły znane ze swych wartości amerykańskie wozy Chrysler, prowadzone bardzo dobrze przez panie Neblową i Byszewską.

Wielkie zainteresowanie wzbudziło uczestnictwo w konkursie samochodu Pontiac, amerykańskiej marki przed niedawnym dopiero czasem wprowadzonej na nasz rynek; maszyna ta, pod sterem wytrawnej kierowczyni pani Podhorodeńskiej, przebyła całą drogę bez najmniejszych defektów, osiągając, mimo zamkniętej karoserji, trzeci czas na próbie szybkości i maksimum punktów możliwych do zdobycia.

Wszystkie panie wykazały zatem wielkie kwalifikacje sportowe i niemniejsze zdolności w kierowaniu samochodami. To też II Raid Pań udał się znakomicie i, jak Raid zeszłoroczny, zapisał się jaknajpiękniejszemi zgłoskami w dziejach polskich imprez samochodowych.

AUTO—SKODA—AUTO



CHASSIS „SKODA-HISPANO SUIZA“ 25/100 KM.

Samochody luksusowe „Skoda-Hispano-Suiza“
Samochody 4 i 6-osobowe „Skoda-L & K“

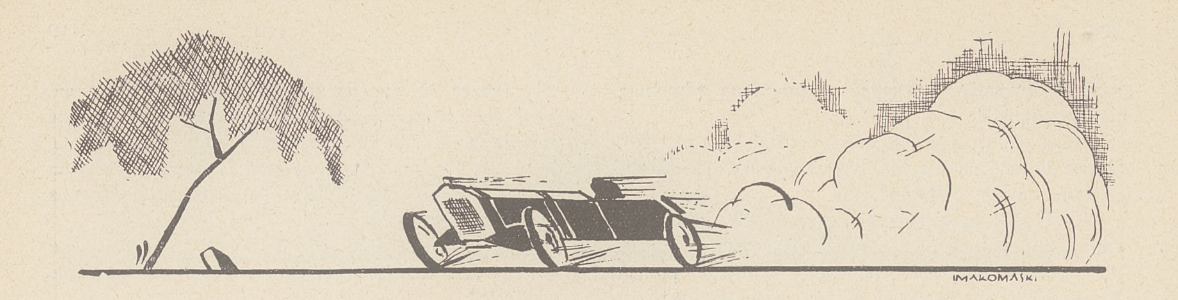
Zarząd:
WARSZAWA, KRÓLEWSKA 10, TEL. 10-44

Salon wystawowy i skład akcesorji:
MAZOWIECKA Nr 11, TELEFON 309-59

OSRAM

Chrońcie swe życie przy jeździe w ciemnościach używając żarówki

OSRAM-BILUX



Zjazd gwiaździsty Klubów automobilowych

OSTATNIA impreza tegorocznego, jak na nasze stosunki bogatego i obfitującego w ciekawe rezultaty sezonu sportowego, miał być ogólno-polski zjazd gwiaździsty w Katowicach, w dniu 27 sierpnia, symbolizując zjednoczenie wszystkich klubów automobilowych w pracy ich nad rozwojem polskiego sportu automobilowego.

Pewną zmianę w tym programie spowodowały nasze panie, raid których musiał być przesunięty na wrzesień.

Nie gniewamy się za to na panie, gdyż przedewszystkiem na panie wogóle gniewać się nie wolno, a następnie nie zmniejszyło to w niczem znaczenia i wagi tego zjazdu.

Opracowany przez Śląski Klub regulamin dość skomplikowany i stawiający duże wymogi konkurentom, nie odstraszył naszych automobilistów od wzięcia licznego udziału w konkursie, gdyż przybyło do Katowic 22 maszyny, z których każda przejechała conajmniej 300 klm., a były takie, które zrobiły tego dnia od 800 aż do 1000 klm.

To są już cyfry imponujące jeśli się zważy, że trzeba na to było być od dziesięciu do ośmnastu godzin w drodze, a więc aby się znaleźć między 5 i 7 pp. na rynku w Katowicach, czego żądał regulamin, niektórzy sportsmani musieli wyruszyć ze swych siedzib już o 12-tej w nocy z piątku na sobotę.

Że prym w tych warunkach zdobył p. Ripper (senior) z Krakowa, to nikogo nie zdziwi. Wyjechał on z Krakowa o g. 12 min. 5 w nocy i nie wypuszczając kierownicy z ręki, sekundowany przez Rippera (juniora) w roli mechanika, krążył przez 17 godzin po Małopolsce i Śląsku, aby koło godz. 6 wiecz. przybyć do Katowic. Przejechali ci dzielni sportsmani ponad 800 klm. (I nagroda). Nieco mniejszą ilością kilometrów wylegitymował się p. Lund z Wielkopolskiego Klubu (II nagroda), a za nim p. Szwarcsztein również z Krakowskiego Klubu (nagroda III).

Największą ilość kilometrów, bo aż sięgającą 1000, przejechał p. Zakrzeński z Krakowskiego Klubu, prowadząc na zmianę samochód z p. Żychoniem. Zdobyli oni w ten sposób Nagrodę Automobilklubu Polski.

Wreszcie pierwszą nagrodę za długość jazdy, bez przepisowej szybkości otrzymał p. Gold ze Śląskiego Klubu, drugą pani Jabłońska, która prowadziła samochód na zmianę z p. Hergetem.

Nagrody przechodnie Śląskiego Klubu oraz Tow. „Wisła“ zdobył Klub Krakowski, którego największa ilość członków wzięła udział w konkursie.

Pozatem p. Ripperowi przyznano nagrodę za wytrzymałość, a wszystkim innym uczestnikom, którzy przybyli do Katowic, srebrne plakiety pamiątkowe.

A więc Kraków górą! Należy się to słusznie temu Klubowi, którego członkowie tak licznie i tak ochoczo biorą udział we wszystkich zawodach sportowych.

Wielka część zasługi z tego tytułu przypada na osobę p. W. Rippera, którego słusznie ktoś z obecnych nazwał polskim św. Krzysztofem. Rzeczywiście jest godną podziwu energja i wytrzymałość sportowa tego dzielnego kierowcy, mogąca służyć najlepszym i najczystszym wzorem młodszemu pokoleniu automobilistów polskich.

Śląski Klub nie szczędził trudów i nakładów, ażeby pierwsza w tym rodzaju polska impreza, jak-



Stacja olejowa tow. „Karpaty“ na starcie Raidu Pań na Placu Saskim.

najlepiej wypadła i jaknajlepsze po sobie wspomnienia pozostawiła.

Cel ten w znacznej mierze został osiągnięty, bo pewne drobne usterki tłumaczą się całkowicie zrozumiałym brakiem doświadczenia.

Wszyscy uczestnicy byli przez Śląski Klub gościnnie podejmowani w sobotę wieczorem w Hotelu Monopol wspaniałym bankietem, podczas którego Prezes Klubu p. Marszałak Wolny w serdecznych słowach powitał pierwszy polski zjazd automobilowy na ziemi Śląskiej, gdzie do niedawna jeszcze mowa polska była prześladowaną jako największa zbrodnia.

Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski, dziękując gospodarzom za inicjatywę i trudy organizacyjne, wzniósł toast za dalsze pogłębienie łączności międzyklubowej ku pożytkowi sportu automobilowego.

Ażeby dać całkowity obraz tej pięknej wyprawy musimy wspomnieć nietylko o tych, którym szczęście sprzyjało, ale i o tych, których pech, ten największy wróg sportsmanów i tym razem dosięgnął.

Tak się dziwnie złożyło, że najbardziej poszkodowanemi okazały się osoby naczelne sportu automobilowego, a więc prezesi komisji sportowych wszystkich klubów.

I tak: prezes Kom. Sport. A. P. p. J. Regulski miał wielkie szczęście w nieszczęściu, gdyż wskutek unieuruchomienia kierownicy przez oberwany drut hamulcowy, wyskoczył z szosy w pełnej szybkości na leżące o parę metrów niżej pole. Zgniecione szyby, pęknięty resor i parę kropli krwi na paluszkach pani Regulskiej, pozostały jako jedyne ślady tego wspaniałego, a przedewszystkiem tak szczęśliwego skoku.

Prezes Kom. Sp. Śl. K. A. inż. Bukowski koło 3 g. w nocy zaczął swoją wędrówkę po Śląsku, cóż, kiedy już koło 6 rano wytopił panewki i w powolnem tempie powrócił do domu.

Prezes Kom. Sp. Wielkopolsk. Klubu inż. Maćkowiak, gdzieś po drodze, bardzo zresztą dokładnie, pogniótł skrzydło, co mu nie przeszkodziło na czas przyjechać do Katowic.

Prezes K. Sp. Kr. K. A. p. W. Ripper nic ani sobie ani synowi nie złamał, ale za to przez omyłkę początkowo został sklasyfikowany jako trzeci i w nagrodę za 18 godzin jazdy dostał ... okulary. W tym momencie oko jego i bez okularów było bardzo wielkie.

Pozostaje jeszcze Prezes K. Sp. Małopolskiego Klubu. Ten najwięcej stracił, bo wcale na Zjazd nie przyjechał.

Tem jednakże lista pechowców się nie zamyka.

Z dalekich stron, bo aż z Paryża pędził na Zjazd hr. Tyszkiewicz na skonstruowanym przez siebie Ralf Stetyszu.

Całą tę wielką marszrutę przebył w 36 godzin, co dowodzi nietylko o dobroci maszyny, ale i o wytrwałości nadzwyczajnej kierowcy.

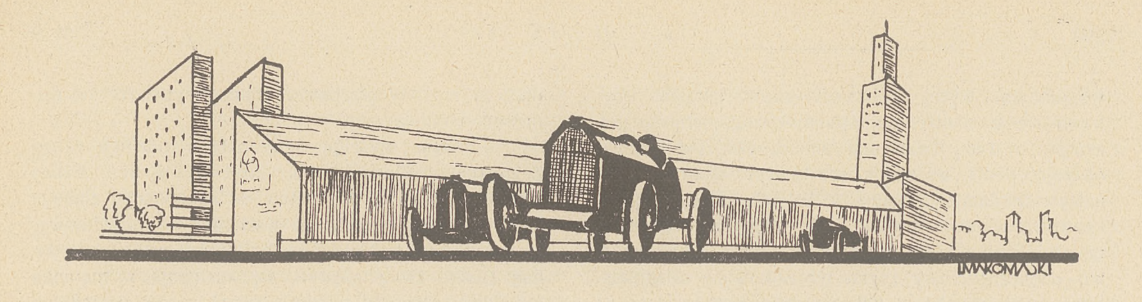
Cóż, kiedy pech chciał, że przez pomyłkę co do daty Zjazdu, przybył do Katowic o jeden dzień później.

Kończąc, chcielibyśmy specjalnie podkreślić wielką celowość tego rodzaju zjazdów, oraz znaczenie, jakie mają one tak pod względem sportowej propagandy, jak i rozwoju współżycia polskich automobilistów.

Cele to będą tem łatwiej osiągnięte, o ile przyszłe zjazdy, zachowując cechy pewnej konkurencji sportowej, pozbawione będą zbyt skomplikowanych i trudnych warunków konkurencji, co w znacznej mierze przyczyni się do dużo liczniejszego brania udziału w nich naszych automobilistów. *K.*



Nagrody przeznaczone dla zwycięsców wyścigu tatrzańskiego Krakowskiego Klubu Automobilowego.



ORGANIZACJA WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

KRAKOWSKI Klub Automobilowy wybrał jako teren swej działalności okolice górskie południowo-zachodniej Polski, przyjmując jako podstawę swej działalności górski charakter swych imprez. Raid urządzany przez Klub prowadził przez okolice górskie, impreza wyścigowa Klubu skierowała się ku najklasyczniejszym terenom górskim, ku Tatrom. I właściwie Klub Krakowski był w pierwszej linji powołany do zorganizowania tej imprezy samochodowej, której brak od dawna dawał się odczuć w kalendarzu sportowym. Bliskość Krakowa i Zakopanego, rozgałęzione stosunki, obecność własnych członków na miejscu, pewna popularność tak u władz, jak i u czynników rządowych i samorządowych, mających na miejscu słowo decydujące, pozwoliły Krakowskiemu Klubowi z największemi szansami uzyskania sukcesu, przystąpić do organizacji tej imprezy. Wybór miejsca nie ulegał najmniejszej wątpliwości. Aczkolwiek dyskusja na temat, która z zachodnio karpackich szos górskich najbardziej nadaje się do odbycia na niej wyścigu samochodowego, mogłaby trwać długo i dać bardzo ciekawe rezultaty, to jednak wobec kwalifikacji jakie ze względu na dostęp, popularność i znaczenie reprezentuje szosa do Morskiego Oka, wybór był łatwy i nie wywołał dyskusji. To też już od jesieni zeszłego roku sprawa była przesądzona i prace rozpoczęto.

Wspomniałem wyżej, że kalendarzowi sportowemu w Polsce brak było dotychczas imprezy górskiej. Coprawda wielki Raid A. P. ma w swym programie próbę górską, która jest bardzo zbliżona do wyścigu górskiego na krótkiej przestrzeni, jednak epizod ten niknie w wielkiej masie wrażeń i doświadczeń raidowych i nie możemy o niej mówić jako o imprezie górskiej. A tego rodzaju imprezy są zagranicą, w życiu sportowem automobilistów, bardzo częste i cieszą się wielką popularnością. Przedewszystkiem przez swą widokowość, przez możność pokazania publiczności całego przebiegu wyścigu, pracy maszyn i kierowców. Przez to wyścig taki wychodzi poza ramy zawodów sportowych, które, jak np. raid, interesują bezpośrednio tylko szczupłe grono uczestników, a pośrednio tylko fachowców. Wyścig górski jest dostępny w pełnem słowa tego znaczeniu dla publiczności, która interesuje się jego przebiegiem, widzi go, mówi o nim, i interesuje się nim, szukając wiadomości na łamach pism codziennych, w sprawozdaniach i ilustracjach. Drugim atutem, obok popularności u publiczności, jest popularność tego rodzaju imprezy u kierowców. Znajdują tu sposobność do pokazania swej umiejętności jazdy, gdyż czynnikiem decydującym o zwycięstwie jest w tego rodzaju imprezie umiejętność kierowcy w znaczniejszej mierze, aniżeli w innych rodzajach wyścigów. Na idealnej równi rozstrzyga przedewszystkim siła motoru. W terenie górskim, siła motoru jest w wysokiej mierze uzależniona od umiejętności kierowcy, który musi posiadać bardzo wysokie kwalifikacje dla przeprowadzenia samochodu przez trudny, górski teren. Stąd popularność tego rodzaju biegów wśród sportsmanów, którzy widzą w nich sposobność do popisania się swą umiejętnością. A ponieważ jest publiczność, mają przed kim się popisywać — co, znamy przecież psychologję sportowców — nie jest bez znaczenia.

Wyścig tatrzański, jaki odbył się 14 sierpnia na szosie Zakopane — Morskie Oko, posiada wszystkie



Start wyścigu tatrzańskiego.

wspomniane wyżej właściwości imprez górskich. Odbywa się w okolicy najpopularniejszego letniska polskiego, o dużej frekwencji publiczności, publiczności okazującej dla wszelkich sportowych widowisk jaknajżywsze zainteresowanie, a dla tak emocjonującego sportowo widowiska jakim jest wyścig samochodowy, mającej bardzo wiele zrozumienia. Efekt propagandowo-publicznościowy został też całkowicie osiągnięty. Poza publicznością z kół samochodowych, stale na wszystkie tego rodzaju imprezy przybywającą, — zgromadził wyścig publiczność przedewszystkiem zakopiańską, przybywającą na start na Łysej Polanie powozami, autami i autobusami, dalej publiczność zamiejscową, przybywającą z bardziej oddalonych ośrodków jak Warszawy i Krakowa, a przedewszystkiem ze Śląska, automobilami lub koleją. Park dla wozów i dorożek, trybuny i bufety dla publiczności, a przedewszystkiem odpowiednia informacja przez Radio i megafony, służyły publiczności i poparły zadanie propagandowe wyścigu. Celem organizacji było pozyskanie przybywającej publiczności dla sportu samochodowego, zrobienie z niej zwolenników i sympatyków automobilizmu, tak jak są nimi wielotysięczne rzesze publiczności stale zaludniające widownie wielkich autodromów zagranicznych i cel ten został w wielkiej mierze osiągnięty.

Poza publicznością obecną na miejscu, pomyśleli organizatorzy również o tych, którzy z wielu powodów na miejsce wyścigu przybyć nie mogli, a którzy interesowali się imprezą i o jej przebiegu i wynikach chcieli być poinformowani. Tu do współpracy z Krakowskim Klubem Automobilowym stanęło Polskie Radio, które zainstalowało na miejscu odpowiednie urządzenia, umożliwiające bezpośrednie opowiadanie całego wyścigu przez mikrofon, czyli t. zw. transmisję wyścigu, tak, że każdy radjosłuchacz mógł słuchowo brać udział w wielkiej imprezie sportowej. Przez to zadanie propagandowe jakie spełnił wyścig zostało znacznie ułatwione i zakres działania znacznie rozszerzony.

Przechodząc do czysto sportowych walorów tej imprezy musimy przedewszystkim przypatrzeć się warunkom terenowym.

Terenem wyścigu jest ostatni odcinek szosy Zakopane — Morskie Oko, długości $7^1/_2$ klm. Szosa wspomniana na 21 kilometrze od Zakopanego zmienia swój kierunek, dotychczas wschodni na południowy, i po przejściu grzbietu Wierch Porońca wchodzi w dolinę Białki, którą posuwa się następnie w kierunku Morskiego Oka. W połowie mniej więcej przestrzeni między Łysą Polaną (gdzie znajduje się start) a Morskiem Okiem przechodzi szosa przez stopień dolinowy, pokonując go szeregiem wspaniałych i nadzwyczaj śmiało założonych serpentyn. One właśnie tworzą główną okrasę wyścigu. Sam start znajduje się na równi nad Białką, w miejscu, gdzie obok domku straży celnej i posterunku telefonicznego rozgałęzia się gościniec i jednem swem ramieniem przekracza graniczną Białkę w kierunku Smokowca i Jaworzyny, drugiem zaś skierowuje się dalej w głąb doliny. Pierwszy odcinek trasy prowadzi, po przejściu tuż za startem małego mostku i podwójnego zakrętu, po równi, na przestrzeni około 2 kilometrów, całkiem prosto, pozwalając na rozwinięcie jaknajwiększej szybkości. Dopiero mniejwięcej na 3-cim kilometrze zaczynają się silne skręty i droga staje się stromsza, przybierając na wzniesieniu razem około 70 m. na całej przestrzeni do Wodospadów Mickiewicza w Roztoce. Miejsce to jest jednem z najciekawszych w całym wyścigu. Po dłuższej, nie bardzo krętej, jednostajnie w górę się wznoszącej przestrzeni, następuje krótki (jakie 100 m. liczący) kawałek płaski, poczem droga skręca przez dwa mostki nad wodospadami gwałtownie w lewo, przechodząc nad potokiem w imponującej wysokości i ekspozycji. Ten gwałtowny skręt był jedną z największych atrakcji biegu. Na krótkim odcinku powyżej wodospadów szosa idzie nadal lekko pod górę, niebardzo kręto. Wychodzi na polanę, leżącą u stóp stopnia dolinowego, na którym znajdują się serpentyny, zyskując do tego miejsca około 100 m. od wodospadów, a około 200 m. wysokości od startu. Ostatni odcinek prowadzi przez serpentyny, we wspaniałych zakrętach i „ósemkach", stawiając kierowcom i elastyczności motorów jaknajwyższe wymagania. Na tym stosunkowo krótkim ostatnim odcinku mieli konkurenci do pokonania około 150 m. różnicy wzniesień od polany. Finish znajduje się w oddaleniu około 3 klm. od schroniska Towarzystwa Tatrzańskiego nad Morskiem Okiem. Przestrzeń ta została wyzyskana dla parkowania przybyłych przed wyścigiem z widzami i organizatorami pojazdów, oraz przybywających w miarę odbywania się wyścigu wozów konkurentów.



Ogólny widok finiszu i trybun.

Nie możemy zapomnieć o jednej, mniej technicznej uwadze. Otoczenie całej trasy biegu jest wspaniałe. Typowo wysokogórskie. Z jednej strony

olbrzymi wał Mięguszowieckich Szczytów, po bokach stoki Żabiego i Opalonego, w oddali wspaniałe otoczenie doliny Białej Wody — z najwyższym szczytem Tatr — Gerlachem na czele. W dole płynąca po olbrzymich kamieniach Białka, naokoło stary, odwieczny las. Dla widza otoczenie wspaniałe, w którem pędzące wozy i ryk motorów stanowiły ciekawy kontrast.

Urządzenia techniczne uzupełnione zostały bardzo rozgałęzioną „służbą łączności". Połączenia telefoniczne na normalnej linji do Morskiego Oka, mającej aparaty na Brzezinach, w domku straży celnej, przy wodospadach Mickiewicza i w Morskiem Oku, były na czas wyścigu wyłączone z powodu zajęcia przez Polskie Radjo do transmisji. Została natomiast stworzona specjalna sieć połączeń telefonicznych, posługujących się aparatami wojskowymi, które rozmieszczono w punktach specjalnie dla przeprowadzenia wyścigu ważnych. W ten sposób nietylko połączenie startu z metą zostało utrzymane, ale przy odpowiednim podziale całej trasy na odcinki i zaopatrzenie ich w punkty kontrolne, została przeprowadzona kontrola całej trasy, tak jeżeli chodzi o wypadki, jak też o podawanie przebiegu wyścigu do Radia. To ostatnie nadało cały przebieg wyścigu, w formie specjalnej transmisji, przez opowiedzenie wszystkiego do mikrofonu. Nie potrzebujemy dodawać, że służba sanitarna, kontrola trasy i przedewszystkiem regulowanie ruchu zostały dokładnie opracowane.

Najważniejszy problem stanowiła sprawa rozlokowania publiczności. Trzeba się było bowiem liczyć z przybyciem wielkiej ilości ludzi, i to za pośrednictwem różnego rodzaju pojazdów, przedewszystkiem motorowych. Z górą trzysta samochodów znalazło się na Łysej Polanie. Wobec zamknięcia szosy uregulowanie ruchu, skierowanie odpowiedniej liczby pojazdów do Morskiego Oka, parkowanie ich na wąskiej szosie, umożliwienie zakręcania, ułożenie kolejki, pilnowanie porządku, wszystko to było rzeczywiście wielkiem zadaniem, z którego Krakowski Klub Automobilowy wywiązał się jaknajlepiej.

Dr. Henryk Szatkowski.

Radio na damskim Raidzie samochodowym organizowanym przez Automobilklub Polski

WYOBRAŻAM sobie, że starzy automobiliści, a zwłaszcza niektórzy... uśmiechną się ironicznie na widok feljetonu, napisanego przez kobietę i to w dodatku nie mającą wielkiego pojęcia o automobiliźmie. Ponieważ jednak nie mam żadnej pretensji do ujęcia raidu z punktu widzenia fachowego, więc proszę darować... Pisać będę tylko to co widziałam i wogóle jak to było.

W sobotę dnia 10 września o 8-ej rano na starcie na Placu Saskim przed lokalem Automobilklubu. Maszyn na starcie 15. Panie zawodniczki zlekka podniecone i przejęte bardzo swą poważną rolą. Rusza wóz komandorski z Panem Pułkownikiem Grabowskim. Dalej, pan Wicekomandor Inż. Wachowski co minutę puszcza jedną maszynę. Po kwadransie start skończony, wszystkie maszyny odjechały. Zamyka raid na swoim wozie pan Inż. Wachowski z którym mam właśnie przyjemność jechać. Ruszamy w drogę. Na 50 kilometrze od Warszawy spotykamy pierwszą maszynę, to pani Schielowa na Tatrze. Okazuje się, że maszyna jest niegrzeczna, karburator nie daje mieszanki i jechać dalej niepodobna. Pomocy żadnej dać nie możemy, gdyż na to nie pozwala regulamin. Wyrażamy tylko nasze współczucie, i jedziemy dalej. Szosy w miarę oddalania się od Warszawy coraz lepsze, pogoda jakoś się trzyma. Minęliśmy niemal wszystkie słabsze maszyny i dojeżdżamy do Krośniewic. Tu niespodzianka — na rynku, ukryty za kilkoma drzewami —



Świat na opak...



Uczestnicy Raidu Pań na raucie w Automobilklubie Polski.

i, o ile mi wiadomo, czuje do niej nawet pewną sympatję, więc uśmiecha się mile i opowiada wyniki sportowe i cyfrowe z połowy drogi. Dalej mój kolega pan Strzetelski ostrzy sobie języczek i dokucza wszystkim po kolei, wreszcie i ja opowiadam co widziałam. Skończone. Idziemy spać.

Niedziela — o godzinie 4.30 budzą mnie. To jest poprostu okropne i niesprawiedliwe. Czy właściwie nie można tak jakoś zrobić, żeby choć 10 minut jeszcze się przespać? Okazuje się, że jest to niewykonalne, gdyż już o 5.30 trzeba jechać na teren Targów Poznańskich, gdzie znajdują się nasze maszyny. A no wstaje się i po delikatnem śniadanku jedziemy. Start, jak wczoraj. Wszystko idzie sprawnie i gładko. Dzień dzisiejszy ma znacznie więcej atrakcji. Przedewszystkiem w czasie drogi odbędzie się kilka lotnych kontroli czasu i przeciętnej (średniej) szybkości, a następnie na zakończenie pod Jabłonną, próba szybkości i działania motoru.

wóz Dyr. Regulskiego, kontrola czasu. Oczywiście, panie zawodniczki o miejscu kontroli nie są uprzedzone, więc niemal wszystkie maszyny mijają nas z lekkim strachem, czy aby czas dobry i czy nie będzie punktów karnych. Po przejściu niemal wszystkich maszyn dowiadujemy się, że trzy kilometry przed Krośniewicami „Tatra" prowadzona przez p. Inżynierową Rychterową uległa wypadkowi. Spieszymy tam natychmiast. Okazuje się, że istotnie sytuacja niewesoła. Poprostu pękła tylna oś i mowy niema, żeby można było jechać dalej. Znowu trochę zmartwienia i jazda w drogę. Tuż za Krośniewicami pierwszy trup. Taka jakaś biedna kura na drodze i taki czerwony sapiący potwór. Straciła biedactwo głowę i dostała się pod maszynę — a no, trudno. Dalsza droga bez żadnych wypadków. Do Poznania przyjeżdżamy o 4-ej po południu, głodni i porządnie zmęczeni. Co chwila nadjeżdżają maszyny, wszystkie w przepisowym czasie i prawie bez punktów karnych. Brak tylko pani Rychterowej i pani Schielowej. O godzinie 8-ej wieczorem pani Schielowa nadjeżdża. Brawo! po tylu godzinach— ale maszyna naprawiona bez obcej pomocy. O 12-ej w nocy nadjeżdża i pani Rychterowa. No i proszę państwa, niech kto ośmieli się powiedzieć, że nasze panie nie są odważne i energiczne. Pierwszy dzień skończony.

Ale pozostała najważniejsza dla mnie część raidu— radjo! Zabieram do studjo Radjo Poznańskiego, pana Komandora Grabowskiego, pana Wicekomandora inż. Wachowskiego i Prezesa Komisji Sportowej Dyr. Regulskiego. Ale z tymi panami mam poważny kłopot. Pan Grabowski oświadcza kategorycznie, że on absolutnie nic nie powie — bo poprostu nie potrafi.

Niech mi pani napisze, ale najwyżej trzy słowa, więcej stanowczo nie. Cóż robić! piszę na maszynie kilka słów, które pan Komandor z dostojną i poważną miną wygłasza przed mikrofonem. Dyrektor Regulski zna się już doskonale z tą niemą czarną skrzyneczką

Ruszamy. Droga cudowna. Boże, gdybyś był sprawiedliwym, to chyba dałbyś Warszawie chociaż po 1 kilometrze na każdych rogatkach, takiej poznańskiej szosy. Doprawdy, że tak powiem, Mazowiecka ulica. Pędzimy z szybkością 80 do 90 kilometrów. Mijamy Kostrzyń, Gniezno. Pod Trzemesznem nagle z lasu wybiega coś wielkiego i czarnego. W pierwszej chwili nie rozumiem, co to takiego. Nagle — najwyraźniej widzę dzika. Proszę sobie wyobrazić prawdziwy dzik! Ze skruchą przyznaję, że widzę takiego potwora poraz pierwszy. Widocznie jednak nie robimy na nim wielkiego wrażenia, gdyż szybko przebiega szosę i znika w lesie. Znowu mijamy maszyny i szukamy Komandora Grabowskiego, który kontroluje wozy i którego mamy zamienić, by mógł jechać dalej. Za Strzelnem — jest. Straszny to naród — ci mężczyźni. Pomyśleć tylko, że taki skądinąd miły człowiek, jak pan Grabowski, chowa się za chałupą i przyczajony czeka tylko, by którejś z pań dopisać choć kilka punktów karnych. Człowiek bez serca. Na nasz widok, puszcza maszynę i odjeżdża. Zajmujemy jego miejsce i w dalszym ciągu notujemy czas przejazdu poszczególnych maszyn. Niektóre panie są cokolwiek speszone, a wszystkie dopytują się nas o te nieszczęsne punkty karne. Po przejechaniu ostatniej maszyny i my w drogę. Przyznam się, że jest mi trochę nudno gdyż, spodziewałam się jakichś, no powiedzmy, przynajmniej drobnych uszkodzeń maszyn, a tu nic. Dalej Inowrocław, Toruń, Lipno. Pod Drobinem nowy punkt kontrolny. Tu znowu pan Dyrektor Regulski i pan Turnay. Są okropni, gdyż na wozie którym jadą niema ani jednej pani, która mogłaby przynajmniej trzymać stronę zawodniczek. Mija nas pani de Lavaux. Mam wrażenie, że jedzie cokolwiek szybciej niż na to pozwala regulamin. Radabym jej to powiedzieć, ale cóż — nie-

można. Jednak, jak każda kobieta, i pani de Lavaux wyczuwa, że coś nie w porządku. Po przejściu ostatniej maszyny znowu ruszamy. Spotykamy panią de Lavaux zaledwie o kilka kilometrów. Staramy się pocieszyć, że wszystko w porządku. Widzę jednak, że nie bardzo nam dowierza, a przedewszystkiem pragnie dojechać bez punktów karnych.

Droga w dalszym ciągu dobra. Pod Zakroczymiem nagle zaczyna padać deszcz. Padać to jeszcze bardzo delikatnie powiedziane, poprostu leje... Pan inż. Wachowski zapytuje mnie uprzejmie, czy postawić budę, wiem, że to zatrzyma nas na kilka minut, sprawi trochę kłopotu, no i wogóle, że się to robi jedynie ze względu na moją, że tak powiem kobiecą osobę. Protestuję kategorycznie—któżby stawiał budę, przecież taki drobny deszczyk (leje poprostu strumieniami) ale jak sport to sport. Budy nie podnosimy i po 15 minutach jestem przemoknięta zupełnie. Czuję, jednak, że Pan Inż. Wachowski jest cokolwiek wzruszony moim spokojem i poddaniem się losowi.



Po udałej imprezie. Szczęśliwe zwycięzczynie i komandorzy też szczęśliwi.

Jabłonna. Tłumy ludzi, kilkanaście maszyn z Warszawy. Próba szybkości. W odstępach jednominutowych maszyny przejeżdżają przepisany kilometr i ustawiają się wzdłuż szosy. Wyniki są nam ciągle nieznane. Wszystko to będzie dopiero wieczorem jasne dla szerszej publiczności.

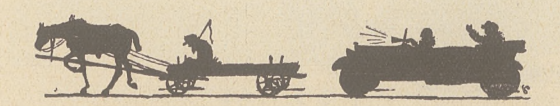
Jedziemy do miasta długim szeregiem z Komandorem raidu na czele. Znowu deszcz i to taki, nikogo z nas to już nie jest w stanie zrazić. Defilada przez miasto odbywa się tak, jak gdyby słońce świeciło. Przyjeżdżamy do Autoklubu. Na dany znak przez Komandora, wszystkie syreny zaczynają ryczeć jak opętane. Rozjeżdżamy się do domu na krótki wypoczynek.

O 9-ej wieczorem rozdanie nagród i znowu radjo. Krótka przemowa wiceprezesa klubu Pana Hr. Raczyńskiego. Poczem Pan Dyrektor Regulski daje sprawozdanie z wyników raidu i rozdaje nagrody. Pierwsza nagroda przypada w udziale Pani Marchlewskiej, która jechała na maszynie marki Fiat, typ 503. Drugą nagrodę otrzymuje Pani Turnaiowa na Citroen, trzecią Pani Jabłońska na Citroen, czwartą Pani Dr. Sadowska na Steyr, piątą Pani Dyrektorowa Regulska na Metallurgique.

Nastrój w Autoklubie szalenie miły, panie pomimo zmęczenia, charlestonują zawzięcie. Nie wszystkie zawodniczki jednak mają miny wesołe, są przecież i takie, które nagrody nie otrzymały... Swoją drogą, serdecznie współczuję Komisji Sportowej Autoklubu — bo to doprawdy zadanie niełatwe osądzić 15 kobiet sprawiedliwie, zwłaszcza, gdy wszystkie młode i ładne. Jednak panowie sędziowie są nieubłagani. Sprawiedliwość przedewszystkiem... a jednak, niepodobieństwem jest, żeby wszystkie zawodniczki były zadowolone.

Przyznać się muszę, że cały raid był dla mnie wielką atrakcją. Automobilklub przyjmował przedstawicieli „radjowych" szalenie miło i mam nadzieję, że wszystkie dalsze imprezy samochodowe będą nadawane również przez radjo.

Ada Artztówna.



SAMOCHODY

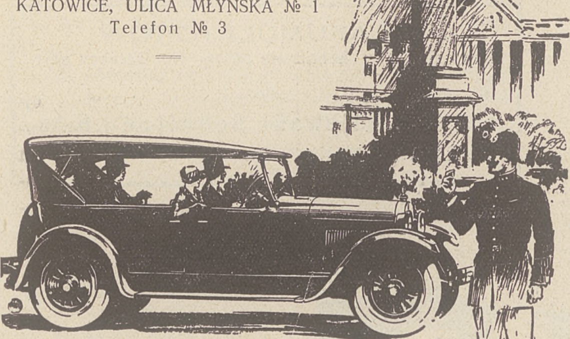
DODGE

JENERALNA REPREZENTACJA
NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ



„VARSOVIE-AUTOMOBILE"
SP. AKC.
WARSZAWA, UL. KOPERNIKA № 4/6
Tel.: 237-22 i 236-64

AUTOBEDARF
S. ŻMIGROD
KATOWICE, ULICA MŁYŃSKA № 1
Telefon № 3





Polska Akcyjna Spółka Elektryczna

WARSZAWA — ALEJA UJAZDOWSKA № 47
ŁÓDŹ — ULICA PIOTRKOWSKA № 79

AKUMULATORY
„NIFE"

NAJLEPSZE I NAJTRWALSZE
AKUMULATORY
ŁATWE ŁADOWANIE
NIECZUŁE NA WSTRZĄŚNIENIA

Benzol do Motorów

DOSTARCZA W NAJLEPSZYM GATUNKU

ZWIĄZEK KOKSOWNI
SP. Z O. ODP.

Katowice, ul. Powstańców 49
TEL.: 1490, 611, 851

Adres Telegraficzny: KOKSOWNIA, KATOWICE

REPREZENTACJA W WARSZAWIE:
Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe
MIECZYSŁAW ZAGAJSKI
SP. AKC.
WARSZAWA, ULICA ŻÓRAWIA 3
Telefony: № 297-53, 297-47, 60-20 i 57-37

Adres Telegraficzny:
ZAGA, WARSZAWA

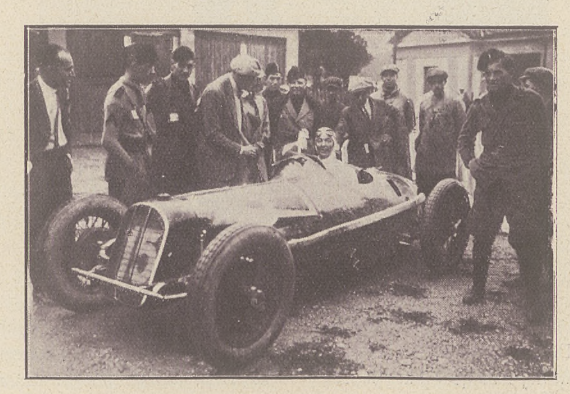
Grand Prix Europy. Start.

Z wielkich zawodów zagranicznych

GRAND PRIX EUROPY

TRADYCYJNY, włoski meeting samochodowy, rozgrywany co roku we wrześniu na torze autodromu Monza koło Medjolanu, a urządzony ostatnio w niedzielę 4 września, składał się z dwóch wyścigów: jednego dla półtoralitrowych samochodów wyścigowych, o Grand Prix Europy i zarazem Grand Prix Włoch, oraz drugiego — dla samochodów wyścigowych wszelkich kategorji — o Grand Prix miasta Medjolanu.

Po długotrwałej, przepięknej pogodzie, jaka panowała w tygodniu poprzedzającym zawody, w dniu wyścigów deszcz, naturalnie, lał jak z cebra. Nie odstraszyło to jednak automobilistów, którzy tłumnie przybyli do autodromu przypatrywać się zawodom. Rozpoczęły się one przedbiegami do wyścigu o Grand Prix Medjolanu, poczem nastąpił start głównego biegu półtoralitrówek o Grand Prix Europy.



Grand Prix Medjolanu. Zwycięsca Bordino na nowym samochodzie Fiat.

Do walki stanęło sześciu współzawodników, a mianowicie: Robert Benoist (Delage), George Souders (Duesenberg), Peter Kreis (Cooper), Earl Cooper (Cooper), Morandi (O. M.) i Minoia (O. M.).

Jak widzimy, konkurencja była niezbyt liczna, ale za to bardzo ciekawa, dzięki uczestnictwu kierowców i maszyn amerykańskich. Przebieg wyścigu wykazał znowu, że istnieją dwie odrębne koncepcje maszyn wyścigowych: amerykańska i europejska, i wspólny start wozów obu tych rodzajów nie daje żadnego rezultatu. W Ameryce samochód europejski nie wygra żadnego wyścigu i, naodwrót, samochód amerykański nic nie zdziała w Europie. Wyścig

o Grand Prix Europy znów dobitnie ten fakt podkreślił.

Jeden z kierowców amerykańskich, Kreis, wycofał się już w pierwszem okrążeniu. Souders, który nigdy nie jeździł na torach europejskich, źle się czuł w Monza, autodromie tak odmiennym od amerykańskich. W dodatku samochód jego nie był dobrze zabezpieczony przed wpływem ulewnego deszczu; w dwunastem okrążeniu zwycięsca z Indianapolis miał już wodę w karburatorze oraz zalane magneto i musiał się wycofać. Cooper miał przejścia z kompresorem, który w odmiennych warunkach pracy, będąc ciągle wyłączany na zakrętach, zaczął źle działać, opóźniając bieg ostatniej maszyny amerykańskiej. Cooper jeździł pod koniec na zmianę z Kreisem.



Grand Prix Europy. Robert Benoist na Delage w pędzie. Woda tryska z pod kół na wszystkie strony.

Zato konkurenci europejscy czuli się w swoim żywiole. Niepokonany Robert Benoist wysunął się natychmiast po starcie na czoło biegu i przeprowadził go aż do końca, zatrzymując się po drodze tylko jeden raz dla napełnienia zbiorników. Swietnym swym sukcesem dowiódł zwycięsca Grand Prix Francji i Hiszpanji, że w sezonie bieżącym znajduje się w największym rozkwicie swego talentu kierowcy. Dystans wyścigu, wynoszący 500 kilometrów, pokrył Benoist z szybkością średnią 145 klm./g., co jest wynikiem olśniewającym, jeśli zważymy na trudne warunki biegu, rozgrywanego pod ulewnym deszczem.



Grand Prix Europy. Robert Benoist po zwycięstwie.

Włoskie samochody O. M., nie mające pretensji do konkurowania pod względem szybkości z fenomenalną półtoralitrówką Delage, zadowoliły się pokazaniem jazdy bardzo regularnej i dającej jaknajlepsze wrażenie.

Ostateczne rezultaty wyścigu, rozegranego na przestrzeni 500 kilometrów w 50 okrążeniach toru, są następujące:

1. Robert Benoist (Delage) 3 g. 26 m. 59,8 s., szybkość średnia na godzinę 144 klm. 928 m.

2. Morandi (O. M.) 3 g. 49 m. 32, 6 s.

3. Cooper - Kreis (Cooper) 4 g. 2 m. 5 s.

4. Minoia (O. M.) 4 g. 2 m. 28 s.

Wyścig o Grand Prix miasta Medjolanu był to handicap na przestrzeni 50 kilometrów, dostępny dla samochodów wyścigowych wszelkich kategorji. Przedbiegi w poszczególnych kategorjach wygrali: Zampieri na Amilcar w kategorji 1100 cm.³, Bordino na Fiat w kat. 1500 cm.³ i Maggi na Bugatti w kat. 2000 cm.³. Współzawodnicy, którzy zajęli czołowe miejsca w przedbiegach, weszli do finału, który łatwo wygrał Bordino na nowym dwunastocylindrowym samoch. Fiat.

Ostateczne wyniki: 1. Bordino (Fiat 1500) 19 m. 42,16 sek., szybkość średnia na godzinę 152 klm. 205 m.; 2. Campari (Alfa Romeo 2000) 20 m. 24 s.; 3. Maggi (Bugatti 2000) 21 m. 22,4 sek.; 4. Zampieri (Amilcar) 24 m. 4 s.; 5. Clerici (Salmson 1100) 25 m. 18,2 s.; 6. Lipman (Salmson 1100) 27 m. 11,8 s.

Bordino na nowym Fiacie miał startować w Grand Prix Europy, jednakże niedostateczne przygotowanie wozu skłoniło firmę do konkurencji w łatwiejszym znacznie biegu o Grand Prix Medjolanu. Piękne zwycięstwo Bordina sprawiło, że trzy samochody Fiat zostały natychmiast zapisane do wyścigu o Grand Prix Anglji dla samochodów półtoralitrowych, który rozegra się w dniu 1 października na torze autodromu Brookland. W ten sposób znakomita firma włoska, po kilkoletniej nieobecności, powraca w szranki wielkich turniejów samochodowych. *Mak.*

ZAWODY W SAINT SEBASTIEN

DOROCZNY meeting samochodowy w Saint Sebastien zorganizowany między 25 a 31 lipca, cieszył się wielkiem zainteresowaniem i przyniósł pierwszorzędne wyniki sportowe.

W pierwszym dniu meetingu rozegrany został wyścig o Grand Prix Saint Sebastien na przestrzeni 692 km. 600 m. w 40 okrążeniach szosowego toru Lasarte. Był on dostępny dla samochodów wyścigowych wszelkiej pojemności, przyczem maszyny o litrażu do 1100 cm.³ klasyfikowano oddzielnie. Do startu stanęli następujący konkurenci:

Sam. powyżej 1100 cm.³: Materassi (Bugatti), Conelli (Bugatti), Dubonnet (Bugatti), Chiron (Bugatti), Blancas (Bugatti), Bret (Bugatti), Bernhardt (Hudson).

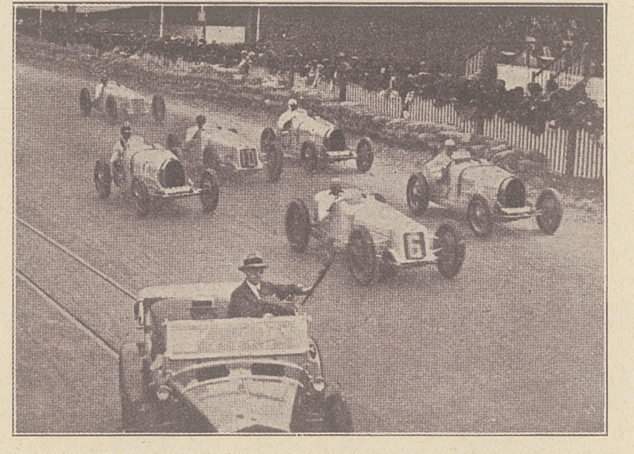
Samochody do 1100 cm.³: Morel (Amilcar), Martin (Amilcar), Leblanc (Amilcar), Goupillat (B. N. C.), Fourny (B. N. C.), Zubiaga (B. N. C.), de Maleplane (Buc), Uribesalgo (Hisparco), Jourdan (Salmson), Martinetti (Salmson).

Wyścig w szybkiem tempie poprowadził słynny zwycięsca Targa Florio, Materassi na Bugatti, oddalając się coraz bardziej od swych przeciwników. Jedyny poważniejszy jego konkurent, świetny kierowca francuski Chiron, miał przejścia ze świecami i był zmuszony wielokrotnie się zatrzymywać, tracąc kilka okrążeń. Tym sposobem Materassi zwyciężył bezkonkurencyjnie. W kategorji do 1100 cm.³ łatwe zwycięstwo odniósł Martin na szybkim Amilcarze. Szczegółowe wyniki są następujące:

Samochody powyżej 1100 cm.³: 1. Materassi (Bugatti) 5 g. 28 m. 09 s., szybkość średnia na godzinę 126 km. 600 m.; 2. Dubonnet (Bugatti) 5 g. 32 m. 11 s.; 3. Conelli (Bugatti) 5 g. 40 m. 30 s.; 4. Chiron (Bugatti) 5 g. 59 m. 48 s.; 5. Bret (Bugatti) 6 g. 21 m. 56 s.

Samochody do 1100 cm.³: 1. Martin (Amilcar) 6 g. 25 m. 35 s., szybkość średnia na godzinę 108 km.; 2. Jourdan (Salmson) 7 g. 11 m. 22 s.

Niezwykle ciekawe pod względem technicznym wyniki przyniósł drugi wyścig meetingu hiszpańskiego— dwunastogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów sportowych, rozegrany w dniu 28 lipca. Mimo, że zgromadził on na starcie wiele maszyn o dużym litrażu, zwycięstwo odniósł samochód dwulitrowy, a w klasyfikacji ogólnej, która uwzględniała różnorodność litraży konkurujących wozów, wszystkie pierwsze miejsca zdobyły słabsze maszyny.



Zawody w Saint Sebastien. Start Grand Prix Hiszpanji.

Szesnaście samochodów zgłoszonych do konkursu podzielono na pięć następujących kategorji:

Kat. 5000 cm.³: Lorraine Dietrich (Brisson-Bloch), Peugeot (Boillot-Wagner), Peugeot (Rigal-Serre).

Kat. 3000 cm.³: Aries (Laly-Chassagne), Aries (Duray-Chassagne).

Kat. 2000 cm.³: Bignan (Clause-Gros), Th. Schneider (Poirier), Georges Irat (Rost-Lehoux), Georges Irat (Rossi-Burie).

Kat. 1500 cm.³: Bugatti (Sabipa-Urumuwald), Lombard (Christian).

Kat. 1100 cm.³: B. N. C. (Zubiaga-Fournier), E. H. P. (Bussienne-Bouriat), Salmson (Alvarado-Pedroso), Amilcar (panna Petrocino-Benito), Amilcar (Acosta-Lara).

W ciągu trzech pierwszych godzin bieg prowadził Boillot na wielkim Peugeocie, rozwijając szybkość średnią ponad 110 km./g., a w niektórych okrążeniach ponad 115 km./g. Za nim szli: Rost, Clause, Rigal, Duray, Rossi i t. d. Po trzeciej godzinie Boillot ustąpił kierownicy Wagnerowi, który na jednym z zakrętów wpadł na drzewo i rozbił wóz, sam wychodząc z wypadku szczęśliwie. W następstwie na czele znalazł się Rost i odtąd szybka i znakomicie przygotowana dwulitrówka Georges Irat prowadzi wyścig triumfalnie aż do końca dwunastej godziny, odnosząc wspaniałe i sensacyjne zwycięstwo. Ostateczne wyniki konkursu są następujące:

Kat. 5000 cm.³: 1. Rigal-Serre (Peugeot) 1188 km. 668 m., szybkość średnia na godzinę 99 km. 055 m.; 2. Brisson-Bloch (Lorraine Dietrich) 1172 km. 462 m.

Kat. 3000 cm.³: 1. Laly-Chassagne (Aries) 1146 km. 374 m., szybkość średnia na godzinę 95 km. 531 m.; 2. Duray-Chassagne (Aries) 1136 km. 538 m.

Kat. 2000 cm.³: 1. Rost-Lehoux (Georges Irat) 1204 km. 101 m., szybkość średnia na godzinę 100 km. 341 m.; 2. Clause-Gros (Bignan) 1105 km. 684 m.

Kat. 1100 cm.³: 1. Bussienne-Bouriat (E. H. P.) 1115 km. 432 m., szybkość średnia na godzinę 92 km. 952 m.

W klasyfikacji ogólnej, po obliczeniu na punkty wyniku każdego samochodu z uwzględnieniem różnorodności litraży, zwyciężył również Georges Irat. Dru-

gie miejsce zdobyła maszyna E. H. P., trzecie Bignan, czwarte Peugeot.

Wyścig o Grand Prix Hiszpanji dla półtoralitrowych samochodów wyścigowych, rozegrany na przestrzeni 40 okrążeń toru Lasarte (692 km. 600 m.) w dniu 31 lipca, zgromadził na starcie następujących siedmiu współzawodników:

4. Materassi (Bugatti), 6. Benoist (Delage), 8. Palaccios (Maserati), 9. Conelli (Bugatti), 10. Bourlier (Delage), 12. Dubonnet (Bugatti), 14. Morel (Delage).

Właściwie współzawodników było tylko sześciu, gdyż nieznany kierowca hiszpański Palaccios nie liczył się wcale w konkurencji z pozostałymi mistrzami kierownicy; w dodatku stracił on na starcie 21 minut a później dwukrotnie się zatrzymywał, tracąc dalsze 20 minut i w końcu, widząc beznadziejność swego położenia, wycofał się zupełnie już w trzeciem okrążeniu.

Wyścig stał się więc meczem dwóch firm francuskich Bugatti i Delage i zarazem, jak było do przewidzenia meczem dwóch świetnych kierowców, Materassiego i Benoist. Benoist poprowadził bieg, wyprzedzając Materassiego w pierwszem okrążeniu o 8 sekund a później podnosząc tę różnicę do 9, 16, 21, 27 i 31 sek. W siódmem okrążeniu, Materassi skutkiem zarzucenia uderzył o mur i stracił całą minutę. Później, gdy wszystkie maszyny Bugatti wstrzymały się dla nabrania benzyny, Benoist zdobył nad Materassim przewagę czterech minut, stracił ją jednak prawie całkowicie, gdy sam musiał się zatrzymać celem napełnienia zbiorników. W okrążeniu 24 Benoist jest zmuszony wymienić świece i zostaje wyprzedzony przez Włocha, jednakże idzie za nim w odległości kilkudziesięciu metrów. Dalej w większym odstępie, walczą o pozostałe miejsca Conelli, Chiron, który zastąpił Dubonneta i Bourlier. Morel wycofał się jeszcze w siedemnastem okrążeniu.

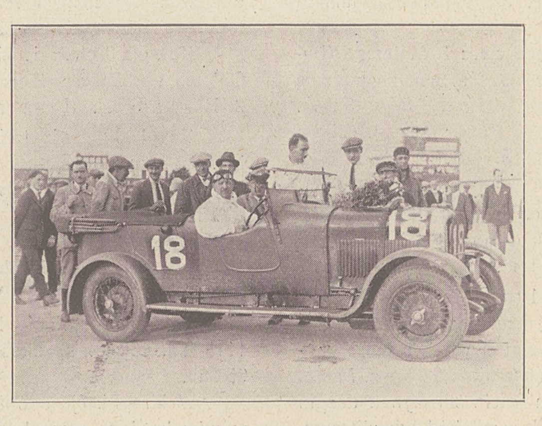
Materassi zatrzymuje się celem uskutecznienia kilku drobnych prac przy samochodzie, z czego korzysta Benoist i przechodzi na pierwsze miejsce. Teraz Materassi idzie w tyle o 30 metrów, goniąc zaciekle Benoist, który bije rekord okrążenia toru z szybkością 137 km./g. W okrążeniu 30 udaje się Materassiemu ponownie wyjść na czoło, wyprzedzając rywala o trzydzieści metrów. Entuzjazm publiczności, zachwyconej tą cudowną walką, dochodzi do zenitu. Ale Materassi, który, aczkolwiek jedzie niezmiernie odważnie, nie posiada pewności i precyzji Benoist, nie wytrzymuje piekielnego tempa wyścigu i rozbija się na murze na jednym z zakrętów, wychodząc z wypadku bez poważniejszych obrażeń.

Zwycięstwo Benoist nie ulega już wątpliwości. Jeszcze tylko w 35 okrążeniu Chiron w nagłym zrywie wysunął się na czoło, ale po dwóch okrążeniach był zmuszony się wycofać i Benoist na Delage doprowadził bieg do końca w czasie 5 g. 20 m. 45 s. z fenomenalną szybkością średnią 129 km. 590 m./g. Drugim był Conelli na Bugatti w 5 g. 23 m. 02 s., a trzecim Bourlier na Delage w 5 g. 28 m. 12 s.

Mak.

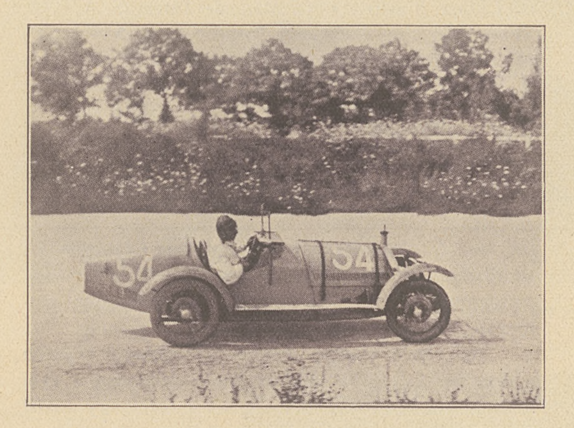
KONKURS WYTRZYMAŁOŚCI W MONTHLERY

W PARYSKIM autodromie zorganizowano w dniach 14 i 15 sierpnia szereg ciekawych zawodów samochodowych i motocyklowych, które odniosły poważny sukces sportowy, przynosząc wiele pięknych rezultatów i gromadząc pokaźną ilość współzawodników, lecz które nie wzbudziły spodziewanego zainteresowania wśród publiczności. Przyczynił się do tego przedewszystkiem okres wakacyjny, który podczas dwóch powyższych dni świątecznych osiągnął swój punkt kulminacyjny, kiedy to Paryż, tak zazwyczaj tętniący życiem, zamienił się na prawdziwą pustynię. Ponadto fatalna pogoda, która panowała w ciągu obu dni odstraszyła wielu widzów, to też wyścigi rozegrały się wobec prawie pustych trybun. Zaledwie kilkuset fanatyków sportu motorowego, moknąc na deszczu i szczękając zębami na zimnym wietrze, śledziło za przebiegiem zawodów, na które złożyły się: wyścigi o mistrzostwo Francuskiego Zjednoczenia Motocyklistów, mecz motocykli 1000 cm.³, mecz motocykli 500 cm.³, mecz samochodów 1100 cm.³, handicap dla pań i nakoniec clou całego meetingu — dwudziestoczterogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów sportowych.



Konkurs wytrzymałości w Montlhery. Barthelemy na Fasto.

Nie będę się dłużej zatrzymywał nad przebiegiem wyścigów motocyklowych i podam tylko pokrótce ich wyniki. I tak mistrzostwo Francji na dystansie 150 km. zdobyli: w kat. 175 cm.³ Sourdot na Monet Goyon, w kat. 250 cm.³ Coulon na Terrot, w kat. 350 cm.³ Boetsch na Magnat Debon, w kat. 500 cm.³ Rolland na Terrot i w kategorji cyclecarów 1100 cm.³ Dhome na Morgan. Trojmecz motocykli 1000 cm.³ na dystansie 12,5 km. w 5 okrążeniach toru szybkości wygrał znany jeździec holenderski Herkuleyns na maszynie Indian. W trójmeczu motocykli 500 cm.³, rozegranym na prze-



Konkurs wytrzymałości w Monthlery. Dore na B. N. C.

strzeni 10 klm. w 4 okrążeniach toru triumfował Andreino na Norton. Nakoniec w trójmeczu samochodów 1100 cm.³, który urządzono na małym torze szosowym autodromu na dystansie 25 km., zwyciężył Martin na Amilcar przed Morelem na maszynie tejże marki i czterema Salmsonami.

Niezmiernie interesująco wypadł handicap pań, do którego zgłosiło się 12 współzawodniczek, a między innemi sławna automobilistka czeska, pani Junek. Startowała ona scratch, dając dla limitwoman z górą 11 minut wyrównania, a mimo to zwyciężyła łatwo, wykazując znowu swą nieporównaną klasę. Rezultaty wyścigu, rozegranego na małym torze szosowym, na przestrzeni 50 km. są następujące:

1. Pani Junek (Bugatti) 25 m. 55,8 s., szybkość średnia na godzinę 115 km. 696 m.; 2. Pani Versigny (Talbot); 3. Pani Derancourt (Salmson); 4. Panna Salomon (Bugatti); 5. Panna Bois-Gallais (Amilcar); 6. Pani Dupechez (Amilcar); 7. Pani Jennky (Bugatti); 8. Panna Jay (Oakland).

Konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej rozegrany na dużym torze szosowym autodromu o długości okrążenia 12,5 km., zgromadził na starcie siedemnaście następujących samochodów sportowych:

Kategorja powyżej 3000 cm.³: Bentley (Clement-Duller).

Kategorja 2000 cm.³: Fasto I (Brosselin-Thellusson), Fasto II (Mesnel-Dhome), Fasto III (Gros-Barthelemy), Georges Irat (Zehender-Reinaertz), Th. Schneider I (Chantrel-Scheltz), Th. Schneider II (Poirier-Fontaine).

Kategorja 1500 cm.³: S. C. A. P. I. (Lemesle-Vallon), S. C. A. P. II (Guibert-Clement), Jean Graf (Graf-Coudray), Bugatti (Larrocque-Louveau).

Kategorja 1100 cm.³: Lombard I (Desvaux-Bassaud), Lombard II (Christian-Royer), B. N. C. (Dore-Pousse), d'Yrsan (Pani Violette Morris-Siran), S. A. R. A. (Marandet-Duval), Amilcar (Devaud-Pelissier).

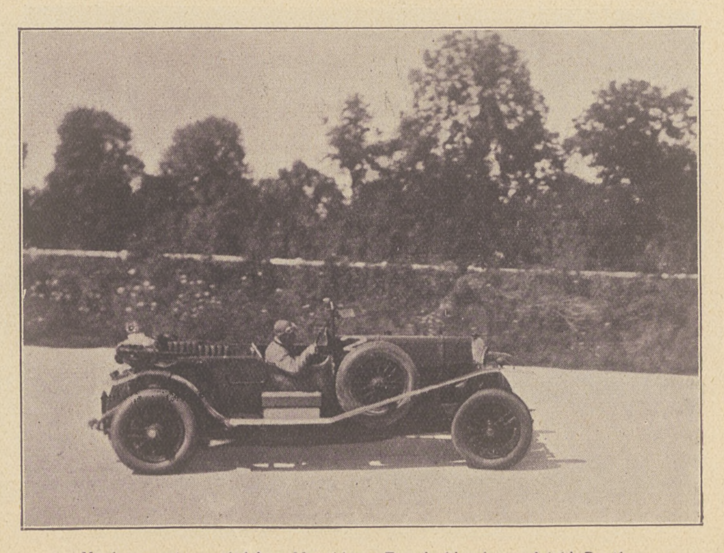
Odrazu na początku biegu uwidoczniła się znaczna przewaga nad resztą maszyn silnego i doskonale prowadzonego angielskiego samochodu Bentley. Przeszedł on na czele w pierwszem okrążeniu a za nim następujące wozy: Georges Irat, Fasto I, B. N. C., Lombard II, Th. Schneider II, Amilcar i t. d.

Pod koniec drugiego okrążenia Lombard II wycofał się, a w następnem kole los jego podzielił i Jean Graf.

Bentley w ciągu pierwszej godziny pokrył 87,5 km., co jest wynikiem doskonałym, jeżeli weźmiemy pod uwagę znane trudności szosowego toru w Montlhery i ulewny deszcz, padający podczas wyścigu. Za maszyną angielską idą Georges Irat i mały B. N. C.

W szóstem okrążeniu wycofuje się Th. Schneider I.

Wkrótce po trzeciej godzinie konkursu samochód Georges Irat zapalił się; ogień został wprędce stłumiony i po dłuższym postoju doskonały wóz francuski ruszył w dalszą drogę, tracąc jednak swe drugie miej-



Konkurs wytrzymałości w Monthlery. Zwycięski wóz angielski Bentley.

sce. Na czele idzie nadal Bentley, za którym znajdują się: B. N. C., S. C. A. P. I i Fasto III.

Podczas siódmej godziny biegu odpada Fasto I a wkrótce potem i Th. Schneider II, ten ostatni skutkiem wywrócenia się na zakręcie.

Przez dalsze dziesięć godzin wyścig ma przebieg spokojny. Bentley prowadzi nieprzerwanie; Georges Irat wychodzi powoli na pierwsze miejsce w swej kategorji, które osiąga po siedmiu godzinach zaciętej walki z ekipą marki Fasto. Jednakże już w trzy godziny później wóz ten wycofuje się, a niezadługo odpada i S. C. A. P. I. Na torze pozostaje dziesięć maszyn, które wszystkie dochodzą do celu. Bezpośrednio za wielkim Bentleyem, który zwyciężył w konkursie, zaklasyfikowały się wozy B. N. C. i Lombard o litrażu zaledwie 1100 cm.³, bijąc wiele maszyn o większej pojemności. Ostateczne rezultaty są następujące:

1. Clement-Duller (Bentley 3000) przebył dystans 2012,5 km.; 2. Dore-Pousse (B. N. C. 1100) 1875 km.; 3. Christian-Royer (Lombard 1100) 1800 km.; 4. Gros-Barthelemy (Fasto 2000) 1750 km.; 5. ex aequo Mesnel-Dhome (Fasto 2000) i Marandet-Duval (S. A. R. A. 1100) 1725 km.; 7. Guibert-Clement (S. C. A. P. 1500) 1575 km.; 8. Devaud-Pelissier (Amilcar 1100) 1500 km.; 9. Pani Violette Morris-Siran (d'Yrsan 1100) 1462,5 km.; 10. Larrocque-Louveau (Bugatti 1500) 1312,5 km.

Mak.

WYŚCIGI NA WZNIESIENIU KLAUSEN

NAJPOTĘŻNIEJSZY bieg górski w Europie—wyścigi na wzniesieniu Klausen w Szwajcarji odbyły się w tym roku po raz szósty w dniach 13 i 14 sierpnia. Wzbudziły one kolosalne zainteresowanie i przyniosły szereg sensacyjnych wyników.

Trasa wyścigów wynosi 21.500 metrów, a więc jest to najdłuższy na świecie bieg górski. Szosa wychodzi z miejscowości Ennet-Linth, położonej na wysokości 664 m. nad poziomem morza, i wśród licznych nadzwyczaj gwałtownych skrętów pnie się ku przełęczy Klausen, gdzie znajduje się finisz na wysokości 1937 m. Współzawodnicy pokonywać muszą zatem wzniesienie o wysokości 1273 metrów, co razem stanowi niezmiernie uciążliwe warunki, wymagające ogromnego wysiłku ze strony kierowców i maszyn. Ale na tem polega cała atrakcja wyścigu, ściągająca na wzniesienie Klausen niewidziane gdzieindziej ilości widzów, którzy, dzięki nadzwyczaj korzystnemu położeniu trasy, obserwować mogą przez czas dłuższy jak na dłoni lawirujące na dzikich zygzakach drogi samochody i motocykle. Na tegoroczne wyścigi przybyło użyć emocji sportowych około 35.000 widzów. Wzdłuż całej trasy wyścigowej zebrało się około 4.000 samochodów i motocykli, któremi zjechała publiczność na zawody.

Do startu stanęło ogółem 147 maszyn, w czem 42 motocykle. Regulamin zawodów przynosił w tym roku pewną inowację, a mianowicie rozegrany został po raz pierwszy t. zw. wyścig narodowy, uczestnictwo w którym było obowiązkowe dla automobilistów, ubiegających się o szwajcarskie Mistrzostwo Samochodowe na rok 1927. Oprócz wyścigu narodowego (do którego zresztą stanęło wielu kierowców zagranicznych), odbył się normalny bieg międzynarodowy oraz zawody motocyklowe.

Podczas przebiegu wyścigu narodowego, pobity został dotychczasowy rekord wzniesienia, ustanowiony w czasie 17 m. 28 s. przez hr. Juljusza Masetti'ego, który zginął tragiczną śmiercią w zeszłorocznem Targa Florio. Niemiecki kierowca Rosenberger na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Mercedes-Benz zdołał przebyć wyznaczoną przestrzeń w czasie 17 m. 17 s. Ciekawym jest fakt, że samochód Rosenbergera jest to ten sam wóz, na którym Lautenschlager wygrał w roku 1914 Grand Prix Francji, zaopatrzony tylko w ulepszone hamulce na przednie koła, kompresor i pneumatyki o wielkim profilu. Rekord Masetti'ego przewyższył również i Szwajcar Merz na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, który wykazał czas 17 m. 23,4 s. Zwycięsca wyścigu międzynarodowego, francuski kierowca Chiron na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, osiągnął czas równy poprzedniemu rekordowi, czyli 17 m. 28 s. Rekord motocyklowy wzniesienia, wynoszący 17 m. 48,6 s., nie został przewyższony, nawet przez dotychczasowego jego posiadacza, Franconi'ego.



Wyścigi na wzniesieniu Klausen. Delmar na sam. Steyr.

Najlepsze czasy w poszczególnych kategorjach osiągnęli:



Wyścigi na wzniesieniu Klausen. Na jednym z licznych zakrętów.

Kat. 2000 cm.³: Karrer (Bugatti) 19 m. 15,2 s.

Kat. 3000 cm.³: Escher (Bugatti) 19 m. 05,8 s.

Kat. 5000 cm.³: Delmar (Steyr) 18 m. 15 s. rekord kategorji.

Samochody wyścigowe.

Kat. 1100 cm.³: Pani Luning (Fiat) 29 m. 36 s.

Kat. 2000 cm.³: Werner (Mercedes Benz) 17 m. 46,4 s.

Kat. 3000 cm.³: Merz (Bugatti) 17 m. 23,4 s. rekord kategorji.

Kat. 5000 cm.³: Rosenberger (Mercedes-Benz) 17 m. 17 s. nowy rekord wzniesienia Klausen.

Kat. 8000 cm.³: Merz (Mercedes-Benz) 17 m. 33,4 s.

Dzień pierwszy.

I. Wyścig motocykli z wózkami.

Kat. 350 cm.³: Staerkle (A. J. S.) 31 m. 38,6 s.

Kat. 600 cm.³: Hoerler (Scott) 21 m. 16,6 s. rekord kategorji.

Kat. 1000 cm.³: Scharrenbroich (Imperia) 23 m. 13,8 s.

II. Wyścig narodowy.

Samochody turystyczne.

Kat. 500 cm.³: Betenuth (Hanomag) 33 m. 09 s.

Kat. 1100 cm.³: Kerwer (Opel) 26 m. 55,8 s.

Kat. 1500 cm.³: Lamarche (F. N.) 20 m. 15,8 s. rekord kategorji.

Kat. 2000 cm.³: Binelli (Itala) 24 m. 58,2 s.

Kat. 3000 cm.³: Nigg (Ansaldo) 21 m. 03,4 s.

Kat. 5000 cm.³: Gacon (Martini) 20 m. 35,2 s. rekord kategorji.

Kat. pow. 8000 cm.³: Caracciola (Mercedes-Benz) 17 m. 43,8 s. rekord kategorji.

Samochody sportowe.

Kat. 500 cm.³: Hoepfner (Hanomag) 33 m. 12,4 s.

Kat. 1100 cm.³: Lipman (Salmson) 21 m. 01,2 s.

Kat. 1500 cm.³: Schneider (Bugatti) 20 m. 04,8 s. rekord kategorji.



Wyścigi na wzniesieniu Klausen. Caracciola na sam. Mercedes-Benz.

Dzień drugi.

III. Wyścig motocykli.

Kat. 125 cm.³: Brehm (Moser) 25 m. 21,6 s.

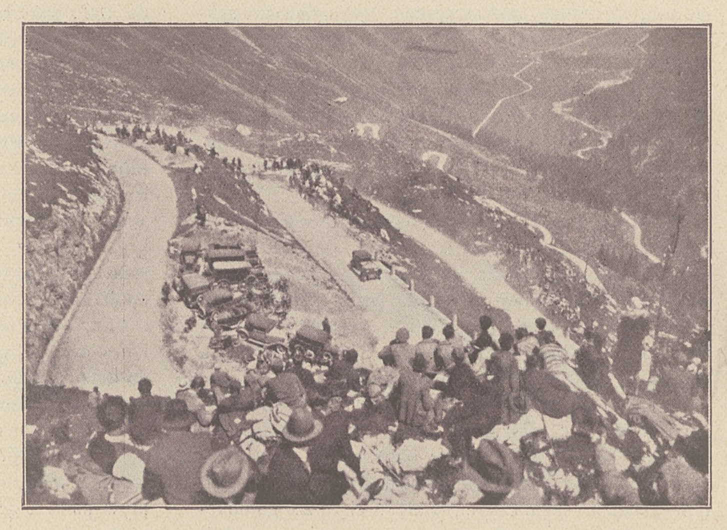
Kat. 175 cm.³: Bourquin (Allegro) 21 min. 32,6 s.

Kat. 250 cm.³: Divorne (Condor) 20 m. 28 s.

Kat. 350 cm.³: Franconi (Motosacoche) 18 m. 23,4 s.

Kat. 500 cm.³: Frey (H. R. D.) 19 m. 01,4 s.

Kat. 750 cm.³: Hoerler (Scott) 19 m. 32,2 s.



Wyścigi na wzniesieniu Klausen. Publiczność może obserwować samochody na dłuższej przestrzeni.

Kat. 1000 cm.³: Ceresole (Harley Davidson) 20 m. 14,6 s.

IV. Wyścig międzynarodowy.

Samochody sportowe.

Kat. 500 cm.³: Hoepfner (Hanomag) 36 m. 41 s.
Kat. 1100 cm.³: Dugat (Derby) 20 m. 30,2 s.
Kat. 1500 cm.³: Kessler (Alfa Romeo) 20 m. 15 s.
Kat. 2000 cm.³: Probst (Bugatti) 18 m. 51,6 s. rekord kategorji.
Kat. 3000 cm.³: Escher (Bugatti) 19 m. 48,6 s.
Kat. 5000 cm.³: Delmar (Steyr) 18 m. 28,6 s.
Kat. 8000 cm.³: Caracciola (Mercedes-Benz) 17 m. 35,4 s. rekord kategorji.

Samochody wyścigowe.

Kat. 500 cm.³: Betenuth (Hanomag) 26 m. 27,4 s.
Kat. 1100 cm.³: Ramuz (S. A. R. A.) 26 m. 20,6 s.
Kat. 1500 cm.³: Schneider (Bugatti) 20 m. 03 s.
Kat. 2000 cm.³: Campari (Alfa Romeo) 17 m. 42 s.
Kat. 3000 cm.³: Chiron (Bugatti) 17 m. 28 s.
Kat. 5000 cm.³: Heusser (Steyr) 17 m. 59,4 s.
Kat. 8000 cm.³: Merz (Mercedes-Benz) 17 m. 31,5 s.

Mak.

NASZE ŚRODKI NAPĘDNE

W CZASACH przedwojennych bezkonkurencyjnym środkiem napędnym dla samochodów była benzyna. Produkcja benzyny przewyższała jej zapotrzebowanie. Ceny były niskie, a gatunek pierwszorzędny i jednolity. Po wojnie stosunki te uległy zasadniczej zmianie: wzrost automobilizmu następował znacznie szybciej niż wzrost przeróbki ropy naftowej i zapotrzebowanie środków napędnych rok rocznie coraz bardziej przewyższa produkcję normalną benzyny otrzymywanej przy destylacji ropy naftowej. Zwiększone zapotrzebowanie automobilizmu zaspokaja się benzyną otrzymywaną przez krakowanie (craking) olei ciężkich. Już w 1920 roku w Ameryce tylko 65% dostarczono na rynek normalnej benzyny (Petroleum Times 8.506/1922) i rok rocznie procent ten coraz to się zmniejsza. Benzyna otrzymywana przez krakowanie ma zupełnie inne własności: zesmala się w motorze, zatyka wentyle i pozostawia w cylindrze osad koksu. Najujemniejszą jednak stroną powojennej benzyny jest bardzo szkodliwe stukanie motoru, wywołane przedwczesnem wybuchowem spalaniem się mieszanki. W Ameryce i Niemczech stosują jako środki zaradcze przeciwko tym objawom związki organiczne ołowiu lub żelaza; związki te jednak są silnemi truciznami i przy spalaniu wydzielają osad metalu osiadający na cylindrze i zanieczyszczający smary. Zresztą środki te jako produkowane za granicą, nie mogą być u nas brane w rachubę.

Jeszcze przed wojną próbowano używać do silników samochodowych benzol, jednak z pewnemi trudnościami, gdyż używano benzol nieoczyszczony i nie zdawano sobie sprawy z tego, że benzol wymaga do spalenia większej ilości powietrza, pewnego dodatku homologów (toluolu), obniżających punkt krzepnięcia oraz wyższej temperatury zapłonienia.

Trudności te są obecnie całkowicie przezwyciężone. Wszystkie wielkie wytwórnie benzolu należą do Związku Benzolowego i są obowiązane wytwarzać benzol motorowy według ścisłych przepisów, o stałym składzie chemicznym, stałym ciężarze gatunkowym i całkowicie pozbawiony zesmalających się składników. Benzol motorowy sam i w mieszaninie z innemi paliwami zyskał już sobie w całej Europie prawa obywatelstwa i coraz skuteczniej konkuruje z benzyną. Francuski „carburant national“ to mieszanka spirytusu i benzolu; w Niemczech coraz więcej używa się samego benzolu lub w mieszaninie z benzyną. Stosunkowo małe użycie benzolu u nas w kraju (za wyjątkiem Województwa Śląskiego) jest dowodem nieuświadomienia szerszych kół odbiorców. Coprawda, przy przejściu z benzyny na benzol trzeba zmienić przekrój otworu rozpylacza, co można uskutecznić bardzo łatwo przez nałożenie nakrętki.

Porównajmy teraz właściwości współczesnej benzyny z współczesnym benzolem motorowym. Ciężar gatunkowy dobrej benzyny wynosi 0.72, benzolu zaś 0.88 i ten sam zbiornik napełniony benzolem starczy na odległość 15 do 20% większą niż gdyby był napełniony benzyną. Jeszcze większą wydajność osiągnąć można przez większe sprężenie przy zastosowaniu cieńszej uszczelki pomiędzy cylindrami a karterem. Benzyna zawiera składniki wrące mniejwięcej od 70 do 180°, zaś benzol motorowy od 80 do 150° i średnią temperaturę wrzenia t. zw. wskaźnik (Kennziffer) wynosi dla benzolu poniżej 104, dla benzyny zaś przeważnie powyżej 120. Ponieważ benzol spala się w bardziej równomiernej temperaturze, powoduje więc znacznie spokojniejszy i równomierniejszy bieg motoru. Rozruszenie silnika przy zastosowaniu benzolu jest łatwiejszem niż przy użyciu benzyny (A. Tuszyński — Samochód Nowoczesny 1926), a to mimo, że benzol zapala się trudniej niż benzyna, czego się zresztą nie odczuwa we współczesnych samochodach opatrzonych w startery. Przy braku niskowrzących składników mniejsze są straty ulatniania się benzolu i trochę mniejsze niebezpieczeństwo wybuchu. Trudne do uniknięcia częściowe mieszanie się smarów z paliwem jest mniej szkodliwe przy użyciu benzolu niż przy użyciu benzyny i dlatego można mniej używać smarów przy napędzie benzolowym. Wreszcie automobilista używający benzolu zmuszony jest dokładnie uregulować dopływ paliwa, gdyż maksimum wydajności jest właśnie przy mniejszym dopływie benzolu i w ten sposób, prowadzący samochód zmuszony jest do oszczędzania.

Benzol nietylko sam wchodzi w rachubę jako środek pędny, ale jest pierwszorzędnym srodkiem uszlachetniającym jako dodatek do innych paliw ciekłych. Dodatek około 30% benzolu do benzyny zupełnie usuwa stukanie motoru, a nie pociąga za sobą konieczności robienia jakichkolwiek zmian w karburatorze. Doskonała mieszanka 2/3 części benzolu i 1/3 spirytusu niestety obecnie jeszcze nie znalazła większego zastosowania, ale mieszanka benzolu, benzyny, spirytusu, pozwalając na ekonomiczniejsze zużycie nawet gorszych gatunków benzyny, powinna stać się dla nas czemś w rodzaju francuskiego „narodowego paliwa", tembardziej, że benzol produkowany jest u nas w kraju ze smoły węglowej i z gazów koksowniczych, przyczem propukcja benzolu stale wzrasta, czego niestety nie można powiedzieć o produkcji benzyny. Wprowadzenie jednolitego dla całego Państwa paliwa wymaga usilnego współdziałania sfer przemysłowych, naukowych i rządu (Francja i Niemcy). U nas jest to muzyką przyszłości. Przed wojną benzol nie mógł konkurować z doskonałą benzyną. Obecnie, gdy benzol otrzymywany jest w stanie coraz czystszym, a benzyna bywa coraz gorsza (coraz więcej benzyny krakowanej) staje się użycie benzolu jako środka pędnego także w Polsce, zwłaszcza wobec stale wzrastającego ruchu samochodowego, niezbędnym postulatem gospodarczym.



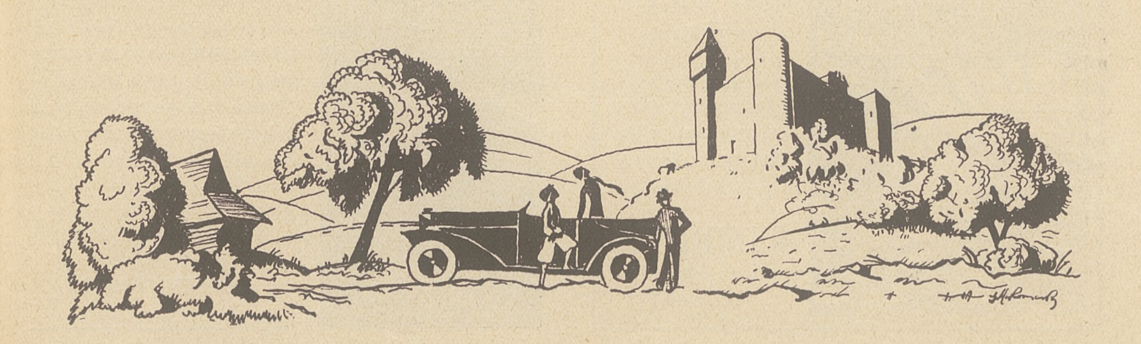
Wyścigi motocyklowe w Warszawie

NIGDY jeszcze brak toru wyścigowego w Polsce nie dał się odczuć tak przykro i boleśnie, jak podczas ostatnich wyścigów motocyklowych w Warszawie na Dynasach. Nieszczęśliwy wypadek, który zdarzył się podczas meczu Rudawskiego z Choińskim, a który pociągnął za sobą tak tragiczne skutki dla długoletniego Mistrza Polski, wykazał jasno, zresztą po raz nie wiem który, że wyścigi motocyklowe urządzane na krótkich i wąskich torach welodromów są tylko niezdrową sensacją, a nie przysparzają żadnych realnych korzyści sportowi motocyklowemu.

Podobne refleksje nasunąć musiały i wyścigi motocyklistów zorganizowane w dniu 21 sierpnia na torze dynasowskim przez Polski Klub Motocyklowy, które, na skutek uchwały Walnego Zgromadzenia Polskiego Związku Motocyklowego, odbytego w tymże dniu, uznane zostały za oficjalne torowe Mistrzostwa Polski. Zgromadziły one dosyć liczną i interesującą konkurencję, niestety ze względu na bezpieczeństwo jeźdzców nie można było urządzić jednego biegu o Mistrzostwo. Z konieczności trzeba było rozegrać wyścigi systemem przedbiegów, które do finału wyeliminowały dwóch jeźdzców, Rychtera z Warszawy i Aksmana z Krakowa. Tu jednak zagrała ambicja doskonałego jeźdzca Rudawskiego, który przegrał jeden z przedbiegów z powodu defektu w motorze, a teraz zaczął gorąco protestować przeciw niedopuszczeniu go do finału. Incydent ten, który skutkiem skandalicznej niepewności decyzji grona sędziów, wywołał dłuższą przerwę w przebiegu zawodów, zniweczył całkowicie ich powagę.

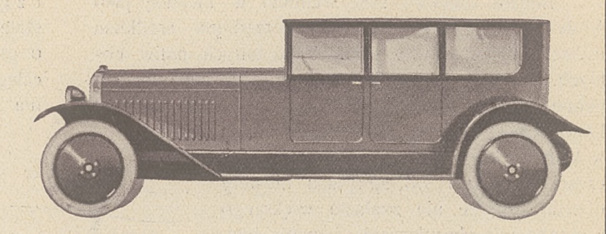
Rozpatrując bezstronnie tą przykrą nad wyraz sprawę nie można odmówić słuszności Rudawskiemu, że czuł się pokrzywdzonym. Prawda, że w żadnych wyścigach motocyklowych nie bierze się pod uwagę defektów silnika, ale też żadne poważniejsze wyścigi zagraniczne nie są rozgrywane na tak krótkim dystansie (trzy kilometry!). Gdyby torowe Mistrzostwa Polski urządzone zostały w jednym biegu na dłuższej przestrzeni, każdy jeździec w razie defektu silnika mógłby zreperować maszynę i jeszcze miałby szanse dogonić swych współzawodników. Ale na to nie pozwoli krótki i wązki tor żadnego polskiego welodromu. I tu dochodzimy do sedna sprawy: wszystkiemu winien jest brak odpowiedniego toru wyścigowego w Polsce.

Mistrzostwo zdobył ostatecznie Rychter, bijąc bez trudu Aksmana, który zresztą nie skończył biegu. W innych biegach, rozegranych tegoż dnia, wyróżnili się jeszcze jeźdzcy Steck i Roehr z Gdańskiego Klubu Motocyklowego oraz Heryng z Warszawy.



SAMOCHODY
AUTO-METALLURGIQUE
typ **2** litry
i
VERMOREL
typy 8 HP, 10 HP i 11 HP

PRZEDSTAWICIELSTWO
SPÓŁKA AKCYJNA „BELPOL“
WARSZAWA
ŻÓRAWIA № 15, TELEFONY: 274-63 i 274-03



WARSZTATY SAMOCHODOWE, LESZNO 128
Wykonywują Wszelkie Remonty Samochodów
: : : Poszukiwani Przedstawiciele na Poszczególne Okręgi : : :

II RAID PAŃ AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Nagrodę Sekretarza Generalnego Automobilklubu

ZDOBYŁA P. HALINA REGULSKA

PRZY MAXIMUM PUNKTÓW DODATNICH

na samochodzie

Metallurgique

Typ 2 litry



NAPRAWA
I PRZERÓBKA
MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW i AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

M. LEWANDOWSKI
ul. Nowogrodzka № 31
Telefon 409-15



Poleca wszelkiego rodzaju **AKUMULATORY** (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.

Pojemność
i trwałość
gwarantowana



Płock — widok ogólny.

Dr. MIECZYSŁAW ORŁOWICZ

Wycieczka z Warszawy

PRZEZ ŁOWICZ, GĄBIN, PŁOCK, WYSZOGRÓD, CZERWIŃSK, MODLIN, JABŁONNĘ Z POWROTEM DO WARSZAWY

CYKL artykułów krajoznawczych, poświęconych ważniejszych turom automobilowym w Polsce, możliwym do wykonania jako wycieczki jednodniowe rozpoczynam od opisu wycieczki z Warszawy do Płocka, jako wycieczki, która dla automobilistów warszawskich da najwięcej wrażeń krajoznawczych, zapoznając ich z szeregiem cennych zabytków artystycznych i pamiątek historycznych, z pięknemi strojami ludowemi w Łowickiem i malowniczą doliną Wisły.

Odległości: z Warszawy do Błonia 28 km., stąd do Szymanowa 20 km., do Bolimowa 18 km., do Łowicza 18 km., do Sannik 28 km., do Łącka 25 km., do Płocka 12 km. Razem 149 km. Drogę tę można skrócić o 30 km., pozostawiając Łowicz na boku, a kierując się na Sochaczew. W drodze powrotnej z Płocka do Wyszogrodu 42 km., stąd do Modlina 40 km., z Modlina do Jabłonny 18 km., z Jabłonny do Warszawy 18 km. Razem 118 km. Ogółem tam i z powrotem 267 km.

Z Warszawy wyjeżdżamy w kierunku zachodnim słynną *szosą Wolską,* mijając rogatki Wolskie, znane z pamiętników, jako miejsce pożegnania osób, które przed budową kolei wyjeżdżały z Warszawy zagranicę (między innymi grono przyjaciół żegnało tu rzewnie Słowackiego i Chopina), a w dalszym ciągu cmentarz prawosławny na Woli otoczony wałami wsławionemi śmiercią gen. Sowińskiego w r. 1831, które są pozostałością wałów, jakie niegdyś otaczały pole elekcji królów.

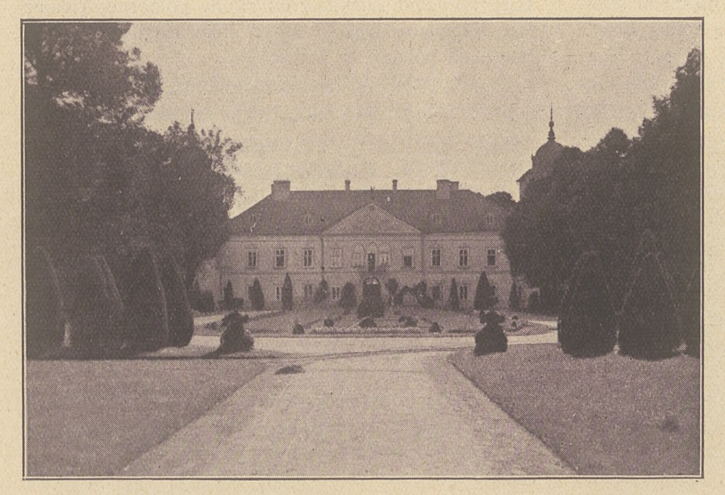
Bliższa Warszawy okolica nie jest zbyt interesująca. Po obu stronach szosy mijamy bezstylowe domki w okolicy płaskiej i bezleśnej, oraz liczne sady, z których największemi są sady firmy Ulrycha. W dali na prawo widnieją ogromne wieże radjostacji warszawskiej, horyzont zamykają od strony północnej ciemne lasy Kampinowskiej Puszczy, które ciągną się aż po Bzurę, na północ od Sochaczewa.

Po 28 km. mijamy *Błonie,* które pozostaje cokolwiek na boku od szosy. Jest to miasteczko 3.500 m., niegdyś miasto powiatowe ziemi warszawskiej w woj. mazowieckiem, a zarazem starostwo niegrodowe. W r. 1867 wydzielono znowu z powiatu warszawskiego powiat błoński, ale miasto tylko tytularnie jest stolicą powiatu, gdyż siedzibą władz powiatowych jest Grodzisk. W Błoniu odbywały się niegdyś narady przedelekcyjne szlachty przed wyjazdem na Wolę. W grudniu 1806 r. w tutejszej karczmie na popasie po raz pierwszy ujrzał Napoleon panią Walewską. Zabytków Błonie niewiele posiada; na rynku ratusz empirowy z początku XIX w., w drodze z miasta na dworzec kościół, pierwotnie gotycki z XIV w., który po licznych przebudowach tylko w presbiterium zachował gotyckie żebrowanie. Niegdyś był on w zarządzie Kanoników Lateraneńskich.

Krótsza droga do Płocka, jednakże mniej interesująca prowadzi na *Sochaczew* (26 km. z Błonia). Jest to miasto powiatowe o 7.000 m. (75% żydów), położone na prawym brzegu Bzury. Już w średnich wiekach istniał tu zamek ks. Mazowieckich, który należał do księstwa, a później woj. rawskiego. Później był siedzibą starostów grodowych i kasztelanów. Zniszczony przez Szwedów w r. 1656 popadł w ruinę, został jednakże odbudowany w r. 1790 przez ostatniego starostę Walewskiego, lecz po rozbiorze Polski został przez Prusaków rozebrany na materjał budowlany. Do dziś zachowały się tylko niewielkie ruiny na wzgórzu nad Brdą, otoczone cuchnącemi domkami proletarjatu. Jako kościół farny służy dawny kościół Dominikanów, pierwotnie gotycki z XIII w., przebudowany w r. 1834. W okolicy liczne cmentarze wojenne, pozostałość wojny europejskiej z r. 1915, kiedy wzdłuż Bzury przez szereg miesięcy ciągnęła się linia frontu.



Bardziej interesującą niż przez Sochaczew jest droga przez Łowicz. 13 km. za Błoniem, obok Paprotni, skręcamy z szosy do Sochaczewa na drogę biegnącą w kierunku południowym w stronę Bolimowa. Za torem kolejowym mijamy las w *Teresinie,* osławionym z mordu dokonanego tu na ks. Druckim-Lubeckim. W dalszym ciągu droga wiedzie przez okolicę, która stanowi jak gdyby oazę wśród mazowieckich piasków. Nic dziwnego, że na wielką skalę kwitnie tu uprawa buraków, które przerabiają liczne cukrownie. Jedną z nich, założoną przez Kronenbergów, mijamy w *Hermanowie,* gdzie znajduje się też pałac Kronenbergów, zbudowany wedle prof. A. Löwego, oraz wzorowe gospodarstwo rolne. Obok *Szymanów,* z nowym kościołem, zbudowanym wedle proj. Konstantego Wojciechowskiego.



Nieborów — Pałac.

Szosa biegnie w dalszym ciągu prosto w kierunku południowo-zachodnim, a po 38 km. za Błoniem osiągamy *Bolimów.* Jest to niewielkie miasteczko o 1.500 mieszkańców, położone nad rzeką Rawką, znane z potyczki w r. 1863, w której zginęło wielu powstańców z okolicy Łowicza (mogiła). Do rozbiorów stanowił Bolimów starostwo niegrodowe, a odbywały się tu sejmiki generalne woj. Rawskiego,

jako w punkcie środkowym województwa. W r. 1831 przez pewien czas była tu główna kwatera wojsk polskich. Bolimów ma dwa kościoły: Farny z XVI wieku z oryginalną fasadą renesansową, oraz Ś. Anny, również z XVI w., w stylu przejściowym z gotyku w renesans z wieżą i bardzo ładnym przyczółkiem schodkowym. W czasie wojny został częściowo uszkodzony przez granaty. Jest tu nadto barokowy pałac, niegdyś stastarostów niegrodów, zbudowany za Augusta II, wedle projektu jego nadwornego architekta D. M. Pöppelmanna.

Za Bolimowem skierowujemy się w kierunku zachodnim, a po kilku kilometrach osiągamy *Nieborów*.

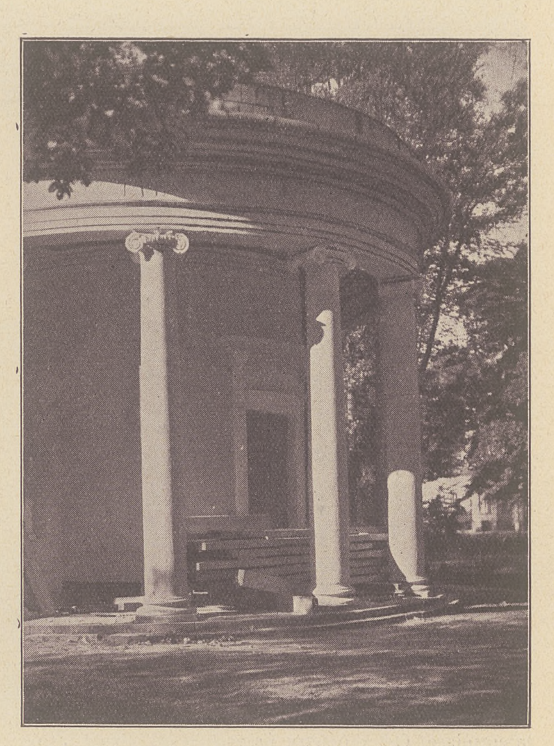


Arkadja. Motyw zdobniczy w parku.

Na lewo od drogi w pięknym i dużym parku, pełnym rzeźb z rozmaitych epok, stoi okazały barokowy *pałac* ks. Radziwiłłów, z końca XVII w. Jest to budynek dwupiętrowy z basztami po bokach, który w latach 1690—96 zbudował kardynał Radziejowski, jako swą letnią siedzibę, a przebudował po roku 1774 ks. Michał Radziwiłł. Jego żona Helena, założycielka parku w Arkadji, zgromadziła tu bibljotekę z 50.000 tomów, galerję obrazów, zbiór dzieł sztuki, uczyniła z Nieborowa pierwszorzędną rezydencję magnacką i ostoję życia kulturalnego, gdzie często gościli artyści i literaci. Większą część zbiorów roztrwonił i rozsprzedał na licytacji w połowie XIX w. ks. Zygmunt Radziwiłł. Obecnie pozostała tu jeszcze dość duża zbrojownia, galerja obrazów i sporo pamiątek historycznych. Na południe od wsi duże przestrzenie zajmują wydmy nagich piasków.

Między Nieborowem a Łowiczem mijamy *Arkadję* z zaniedbanym obecnie parkiem ks. Radziwiłłów z końca XVIII w. Projektował go Ittar z Malty dla ks. Heleny z Przeździeckich Radziwiłłowej, wsławionej w satyrze Krasickiego, jako „Żona modna". Owczesną modą sporo tu sztucznych ruin, jaskiń, obelisków, jest też klasyczna świątynia Djany z malowidłami Norblina.

4 km. dalej leży *Łowicz*, miasto powiatowe o 14.000 mieszk. *Hotele* „Polonia" Rynek 3 i Krakowski Rynek 6; „Victorja" ul. Zduńska 10. *Restauracje* „Łowiczanka" i „Polonia" w Rynku, „Ziemiańska" przy ul. Piotrkowskiej 2, *Cukiernia* Gierasiewicza w Rynku.



Arkadja. Część arkady świątyni Djany.

Łowicz zasłynął w Polsce jako rezydencja *arcybiskupów gnieźnieńskich*, do których Łowicz należał od XIV w. z nadania ks. Mazowieckich. Dobra tutejsze stanowiły od XIV w. do rozbiorów Polski *Księstwo Łowickie*, gdzie arcybiskupi wykonywali również władzę świecką. Po rozbiorach Polski dobra biskupie uległy konfiskacie. Napoleon nadał je marszałkowi Davoust, a w r. 1815 w. ks. Konstanty swojej żonie Joannie Grudzińskiej wraz z tytułem księżny łowickiej. W czasach przedrozbiorowych słynął Łowicz *z jarmarku na konie*, oraz z wyrobu broni, a cudzoziemcy nazywali go z tego powodu *„Polską Norymbergą"*. Jarmarki tutejsze cieszyły się ogromną frekwencją jeszcze



Łowicz — kolegjata.

do połowy XIX w., kiedy Łowicz był końcową stacją kolei Bydgoskiej.

Nad miastem dominują dwie barokowe wieże *Kolegiaty*, stojącej w Rynku. Pierwotnie gotycka z początku XV w,, po pożarze w 1652 r. uległa przebudowie w stylu barokowym. Pod względem pamiątek historycznych Kolegiata należy do najbogatszych kościołów w Polsce. Spoczywają tu zwłoki 12-tu prymasów, z których kilku ma okazałe i artystyczne grobowce. Najcenniejszym jest grobowiec prymasa Uchańskiego (zm. 1850), dłuta Jana Michałowicza z Urzędowa, zwanego Praksytelesem Polskim. Piękną jest też przytykająca do prawej nawy bocznej późno-renesansowa kaplica Tarnowskich z r. 1611.

Pozatem należy zwiedzić kaplicę w dawnym *klasztorze Misjonarzy*, fundacji kardynała Radziejowskiego, z końca XIX w., który stoi po przeciwnej stronie Rynku (w klasztorze mieści się obecnie gimnazjum) *Muzeum Łowickie*, założone w r. 1907 przez Tarczyńskiego, oraz *kościół Pijarów*, barok z początku XVIII w. w sąsiedztwie Rynku. Inne kościoły są mniej interesujące. O 2 kilometry na zachód od miasta, wśród moczarowatych łąk nad Bzurą wznoszą się niewielkie *ruiny zamku* arcybiskupów gnieźnieńskich. Była to niegdyś wspaniała rezydencja, a rozbiórce uległ on dopiero w początkach XIX w. Wśród ruin — niemiecki cmentarz wojenny.

Główną osobliwością Łowicza są piękne i oryginalne *stroje ludowe* włościan wsi okolicznych. Wzorowane są one u mężczyzn na strojach szwajcarskiej gwardji papieskiej, jakie niegdyś wprowadzili dla swych poddanych arcybiskupi gnieźnieńscy (w szczególności bufiaste spodnie). Kobiety ubierają się również bardzo kolorowo w t. zw. wełniaki o jaskrawych pasach, wyrabiane na domowych warsztatach. Dla oglądania strojów ludowych należy wybrać się do Łowicza w niedzielę lub święto. Słynną z malowniczości zarówno w samym Łowiczu, jak i w okolicznych parafjach wiejskich jest procesja Bożego Ciała.

Osoby, które chciałyby szczegółowiej zwiedzić Łowicz, mogą w księgarni miejscowej nabyć „Przewodnik po Łowiczu i okolicy" pióra H. Bluhm-Kwiatkowskiego, świeżo wydany przez Polskie Towarzystwo Krajoznawcze.

Z Łowicza kierujemy się w kierunku północnym, a wzdłuż gościńca biegnie kolej wąskotorowa do cukrowni w Sannikach.

20 klm. od Łowicza leży *Kiernozia,* miasteczko o 500 mieszkańcach z pięknym dworem, parkiem, oraz średniowiecznym kościołem gotyckim, który ma grobowiec Pawła z Kiernozi z roku 1400. W XIX w. dobra należały do Lasockich. W okolicy pobojowisko z r. 1914 z niemieckim cmentarzem wojennym.

W dalszym ciągu mijamy *Osmolin,* osadę o 500 mieszkańcach, z kościołem z roku 1790, oraz *Sanniki* (10 klm. od Kiernozi) z dużą cukrownią, założoną w roku 1849 przez Prusaków, od r. 1882 Natansonów. Przed wojną zatrudniała ona 800 robotników. W średnich wiekach był w Sannikach zamek ks. Mazowieckich, gdzie 1-go stycznia 1452 r. zmarł Ziemowit IV, później było to starostwo niegrodowe. Kościół z połowy XIX w., pałac St. Dziewulskiego, zbudowany wedle proj. Władysława Marconiego.



Płock. Dzwonnica przy katedrze.

Z Sannik zwracamy w kierunku zachodnim, a po 13 km. mijamy *Gąbin,* miasteczko o 7.000 m. Hotel z restauracją Stellego, Stary Rynek 22. Nadto restauracja Gasińskiego, przy ul. Gostynińskiej 12. Najciekawszym zabytkiem miasteczka, które leży w okolicy pagórkowatej jest *synagoga* modrzewiowa, barokowa z r. 1710, z dwiema wieżami. W przedsionku pręgierz, w środku ołtarz z r. 1786. Nad miastem dominuje wieża nowego, jeszcze niewykończonego *kościoła.* Kilka starych charakterystycznych domów drewnianych.

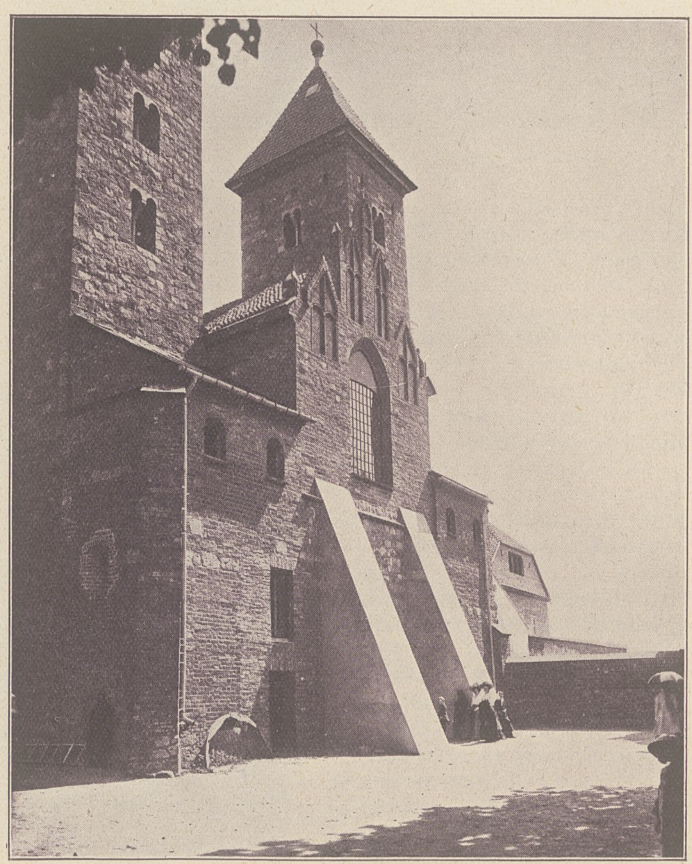
Za Gąbinem rozpoczyna się najpiękniejsza partja podróży. Na przestrzeni 12 klm. aż do Łącka biegnie droga przez zalesione wzgórza, mijając na prawo kilka jezior, z których największem jest *jezioro Zdworskie* 4 klm. długie, a 2 klm. szerokie. W okolicy liczne kolonje niemieckie, dla których istnieje parafja ewangelicka w Gąbinie.

Z Łącka zwracamy w kierunku północno-wschodnim ku Wiśle, a po minięciu lasów ukazuje się w dali malowniczo położony, na wzgórzu nad Wisłą *Płock,* nad którym dominują wieże Katedry. Nie chcąc powiększać artykułu, pomijam opis zabytków miasta, tembardziej, że istnieje specjalny *Przewodnik po Płocku,* pióra Marji Macieszyny, którego trzecie wydanie wyszło w roku 1923, a który nabyć można w miejscowych księgarniach, względnie w Muzeum Tow. Naukowego.

Po obiedzie i zwiedzeniu zabytków miasta ruszamy w powrotną drogę ku Warszawie. Biegnie ona teraz północnym wysokim brzegiem Wisły, w stosunkowo niewielkiej odległości od rzeki, którą widać na nizinie z prawej strony.

Po kolei mijamy *Miszewo Murowane,* z oryginalnym kościołem ośmiobocznym, pierwotnie gotyckim z XV wieku, przebudowanym w stylu barokowym, miasteczko *Bodzanów,* z przebudowanym w połowie XIX w. kościołem gotyckim, który ma dwa cenne ołtarze z XVI w. oraz *Małą Wieś,* dawne dobra Nakwaskich, z ich pałacem z 19-morgowym parkiem, oraz dużą cukrownią.

Następuje *Wyszogród,* brudne miasteczko żydowskie, o 4.500 m., położone na wysokim brzegu Wisły, naprzeciw ujścia Bzury. Niegdyś była to stolica jed-



Czerwińsk. Front kościoła.



Czerwińsk. Schody i wejście do Opactwa.

nego z dzielnicowych księstw mazowieckich, a miejsce ich *zamku* oznacza tylko nazwa Góry Zamkowej nad Wisłą. Miasteczko posiada dwa *kościoły:* Farny z r. 1779, oraz Pofranciszkański z XVI w. w stylu przejściowym z gotyku w renesans, oddany przez Prusaków ewangelikom. Nad Wisłą *synagoga* renesansowa z XVII w. Brzegi Wisły łączy drewniany *most,* 1400 m. długi, najdłuższy w Polsce, zbudowany przez Niemców w czasie wojny.

9 km. na wschód również nad Wisłą w niewielkiej odległości od szosy leży *Czerwińsk,* stara osada, gdzie w średnich wiekach był zamek ks. Mazowieckich, oraz opacto Kanoników Lateraneńskich. Pozostał po nim cenny romański *kościół* kamienny o dwóch wieżach na froncie, którego budowę zaczęto w r. 1117. Jest to jeden z najcenniejszych zabytków artystycznych Mazowsza. Obok dawny klasztor, w stanie napół ruiny się znajdujący.

23 km. za Czerwińskiem mijamy *Zakroczym,* miasteczko, położone na wzgórzu nad Wisłą, z gotyckim niegdyś kościołem Farnym, fundacji ks. Mazowieckich z XIV w. i barokowym kościołem Kapucynów z r. 1567, który w ołtarzach bocznych ma cztery obrazy Czechowicza z połowy XVIII w.

Niedaleko za Zakroczymiem rozpoczynają się forty *Modlina,* które okrążamy od północy. Tutejsza twierdza położona u spływu Bugu, Narwi i Wkry z Wisłą, została zbudowana w latach 1807—12 z inicjatywy Napoleona, który zwrócił uwagę na strategiczne znaczenie tego miejsca. W latach 1813 i 1831 zdobyli Modlin rosjanie, którzy narzucili mu nazwę Nowo-Gieorgiewsk. Forty zniszczono w czasie zdobycia przez Niemców w r. 1915. W sierpniu 1920 r. był Modlin punktem wyjścia kontrofenzywy polskiej przeciw bolszewikom. Ogromne koszary. Szkoła Podchorążych.

Po okrążeniu Modlina zawracamy w kierunku południowym i przekraczamy Bug—Narew po długim moście. Na przeciwnym brzegu Wisły leży brudne żydowskie miasteczko *Nowy Dwór,* gdzie gen. Stanisław Poniatowski, podskarbi litewski, w r. 1782 założył fabrykę sukna i ufundował kościół. Przy ujściu Bugu—Narwi do Wisły Bank Polski zbudował w dobie Królestwa Kongresowego duży spichrz zbożowy, budynek empirowy z bogatą ornamentyką.

Po 18 klm. za Modlinem mijamy *Jabłonnę,* nieduże miasteczko, wsławione jako rezydencja ks. Józefa Poniatowskiego. Pozostał tu pełen pamiątek po ks. Józefie pałac, zbudowany w r. 1788 wedle projektu królewskiego architekta Merliniego. W pałacu stylowo urządzone sale z czasów ks. Józefa, zbiór dzieł sztuki i bibljoteka. Pałac stoi wśród pięknego parku, w którym ustawiono mały łuk tryumfalny z napisem „Poniatowskiemu". Obecnie jest pałac własnością hr. Potockich, a zwiedzanie jest możliwe tylko za pozwoleniem zarządu dóbr.

W dalszym ciągu biegnie droga ku Warszawie w kierunku południowo-wschodnim, wśród niezbyt interesujących letnisk i osad podmiejskich. Mijamy dworzec na Pelcowiźnie, wjeżdżamy do Warszawy od strony Pragi.



Jabłonna — Pałac.

KRONIKA

Wyścigi na torze Brookland. Angielski Junior Car Club zorganizował na torze autodromu Brookland w dniu 13 sierpnia czterogodzinne wyścigi samochodów sportowych, które odbyły się podczas ulewnego deszczu. Największą przestrzeń pokrył Harvey na półtoralitrowym samochodzie Alvis, który rozwinął szybkość średnią 101 klm. 692 m./g. Drugie miejsce zajął Green na Alvis a trzecie Sutton na Lea Francis. W kategorji 1100 cm.³ zwyciężył Newman na Salmson z szybkością średnią 97 klm. 686 m./g. przed Douglasem na maszynie tejże marki.

Rekordy na torze Brookland. Kierowca Newman pobił na torze Brookland na samochodzie Salmson 1100 cm.³ trzy rekordy międzynarodowe w kat. G., przebywając: 100 klm. w 39 m. 18,47 s. (152 klm. 641 m./g.), 100 mil ang. w 1 g. 03 m. 22,66 s. (152 klm. 356 m./g.) i w jedną godzinę 152 klm. 482 m.



Delegaci Automobilklubu w oczekiwaniu wycieczki niemieckiej.

Wycieczka niemieckich automobilistów. W dniu 12 sierpnia przybyła do Warszawy na 10 samochodach i motocyklach wycieczka automobilistów niemieckich złożona z 40 osób, członków olsztyńskiego oddziału Ogólnoniemieckiego Automobilklubu (A. D. A. C.). Wycieczkę, która zabawiła w Warszawie przez trzy dni, podejmowali i oprowadzali po mieście członkowie Automobilklubu Polski. Pp.: R. Chełmicki, J. Tomicki, J. Widawski i Z. Wachowski.



P. Arno Rimke, Komandor wycieczki.

Podkreślić należy specjalnie, że była to pierwsza zbiorowa wycieczka automobilistów niemieckich do Polski. Z tego względu posiada ona specjalne znaczenie, jako nawiązanie stosunków sportowo-towarzyskich między automobilistami Polski i Niemiec, co przyczyni się bezwątpienia do wzmocnienia wzajemnych sympatji wśród obu narodów.

Wyścigi motocyklowe w Grudziądzu. Klub Motocyklowy w Grudziądzu zorganizował w niedzielę 7 sierpnia wyścigi motocyklistów, które cieszyły się znacznem zainteresowaniem i odniosły duży sukces sportowy.

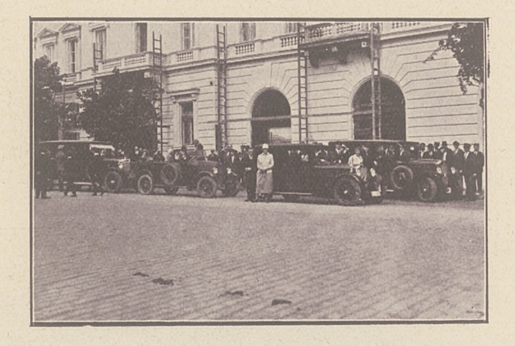
Odbyły się one na torze szosowym o obwodzie 10-kilometrowym, który obejmował część szosy Tarpno—Gardeja, od skrzyżowania Wełcz — Zakurzewo prowadził do Mokrego znów na szosę Tarpno — Gardeja, skąd w lewo do startu i mety pod górą Białochowsko - Dusocińską.

Publiczności przybyło bardzo wiele, dzięki doskonałej komunikacji autobusowej i nadzwyczaj sprzyjającej pogodzie. Wzorowy porządek utrzymywała w czasie za-



Wycieczka automobilistów niemieckich w Automobilklubie Polski.

wodów policja powiatowa pod kierownictwem p. kom. Frąckowiaka oraz członkowie klubu K. S. Olympia.



Odjazd z przed hotelu Europejskiego.



Samochody wycieczki w Jabłonnie.

Kierownictwo techniczne wyścigów spoczywało w rękach znanego sportowca samochodowego, p. Witolda Rychtera z Warszawy.

Wyścigi, rozegrane na przestrzeni 150 klm. w 10 okrążeniach toru zgromadziły na starcie 17 współzawodników. W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsce zdobyli motocykliści z gdańskiego Klubu Motocyklowego, którzy górowali wyraźnie nad jeźdzcami polskimi. Mistrzostwo klubowe K. M. Grudziądz na rok 1927—1928 zdobył Radzicki, który uzyskał najlepszy wynik z pośród członków klubu.

Rezultaty wyścigów przedstawiają się następująco:

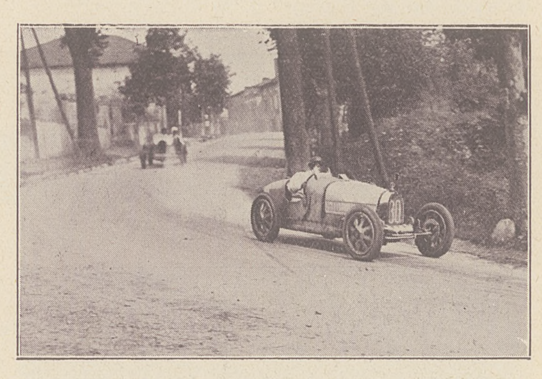
Kategorja 250 cm.^{3}: 1. Hahne z K. M. Kwidzyń (D. K. W.) 3 g. 13 m., szybkość średnia na godzinę 46 klm. 620 m.

Kategorja 350 cm.^{3}: 1. Wargin z K. M. Poznań (A. J. S.) 2 g. 06 m. 05 s., szybkość średnia na godzinę 70 klm. 956 m.; 2. Koszczyński z K. M. Poznań (Cotton); 3. Jurkiewicz z K. M. Grudziądz (A. J. S.).

Kategorja 500 cm.^{3}: 1. Roehr z K. M. Gdańsk (Ariel) 1 g. 40 m. 10 s., szybkość średnia na godzinę 88 klm. 524 m.; 2. Steck z K. M. Gdańsk (B. M. W.) 1 g. 47 m. 05 s.; 3. Skierka z K. M. Gdańsk (Triumph) 1 g. 59 m. 30 s.; 4. Radzicki z K. M. Grudziądz (Douglas) 2 g. 8 m.

Ponadto odbył się na przestrzeni 60 klm. wyścig motocykli z wózkami, w którym odniósł zwycięstwo Werchau z K. M. Gdańsk na maszynie Harley Davidson w czasie 49 m. 19 s. z szybkością średnią 69 klm. 352 m/godz.

Tydzień automobilowy w Comminges. W pierwszym tygodniu sierpnia rozegrano w Comminges (Francja) szereg zawodów samochodowych i motocyklowych, z których najgłówniejszemi były: wyścig o Grand Prix Comminges oraz wyścig o Grand Prix Francji dla motocykli.



Tydzień automobilowy w Comminges. Eysermann na Bugatti — zwycięzca Grand Prix Comminges.

Grand Prix Comminges były to zawody dostępne dla wszelkich kategorji samochodów wyścigowych, przyczem wyrównanie szans konkurujących wozów osiągnięto przez zastosowanie handicapu. Wyścig rozegrany został na przestrzeni 414 klm. w 15 okrąże-



Wyścigi motocyklowe w Grudziądzu. Zawodnicy na starcie.

niach szosowego toru. Wyniki były następujące: 1. Eysermann (Bugatti) 5 g. 9 m. 21 s.; 2. Masse (Salmson) 5 g. 19 m. 55 s.; 3. Gautier (Salmson) 5 g. 25 m. 8 s.; 4. Fourny (B. N. C.) 5 g. 26 m. 1 s.; 5. Aubignac (Peugeot) 5 g. 42 m.

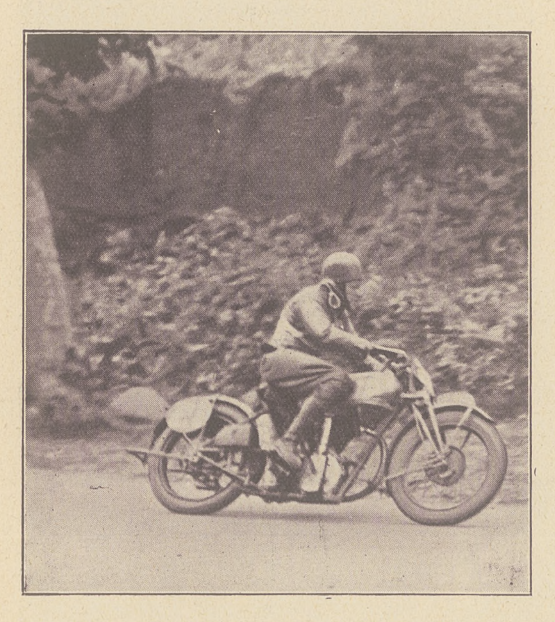
Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Francji przyniosły walne zwycięstwo jeźdźców angielskich, jak to widać z poniższych wyników:

Kat. 175 $cm.^3$ (dystans 249 klm.) — 1. Sourdot (Monet Goyon) 3 g. 01 m. 40 s., szybkość średnia na godzinę 82 klm. 220 m.; 2. Durand (La France) 3 g. 14 m. 40 s.

Kat. 250 $cm.^3$ (dystans 277 klm.) — 1. Crabtree (Crabtree Jap) 3 g. 00 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 91 klm. 700 m.; 2. Coulon (Terrot) 3 g. 00 m. 43 s.; 3. Davison (Levis) 3 g. 25 m. 20 s.

Kat. 350 $cm.^3$ (dystans 304 klm.) — 1. Longmann (Velocette) 2 g. 57 m. 31 s., szybkość średnia na godzinę 102 klm. 820 m.; 2. Boetsch (Magnat Debon) 3 g. 21 m. 05 s.; 3. Perrotin (Terrot) 3 g. 52 m. 37 s.

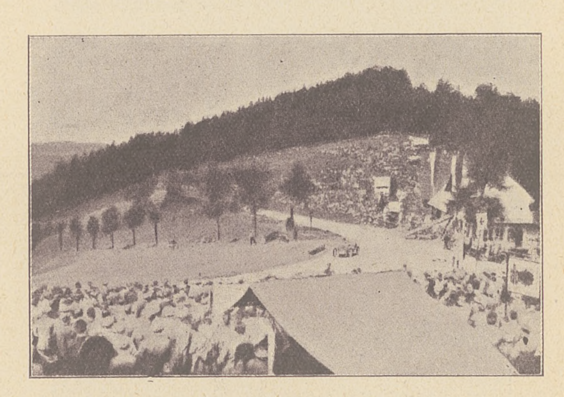
Kat. 500 $cm.^3$ (dystans 332 klm.) — 1. Craig (Norton) 3 g. 06 m. 55 s., szybkość średnia na godzinę 106 klm. 570 m.; 2. Walker (Sunbeam) 3 g. 15 m. 20 s.; 3. Gaussorgues (Monet Goyon) 3 g. 23 m. 10 s.



Tydzień automobilowy w Comminges. Craig na motocyklu Norton zwyciężył w Grand Prix Francji.

Niemieckie rekordy szybkości. Ogólnoniemiecki Automobilklub zorganizował pod Fryburgiem w dniach 6 i 7 sierpnia wyścigi samochodowe i motocyklowe o niemiecki rekord szybkości na płaskim kilometrelancé i na górskiej trasie 12-kilometrowej.

Niemiecki rekord szybkości na przestrzeni kilometrowej, który ustanowił w roku ubiegłym kierowca włoski Campari na Alfa Romeo z szybkością 198 klm. 350 m./g., nie został tym razem pobity. Zwycięzca wyścigu płaskiego, Momberger na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, wykazał czas 18,695 sek., rozwijając szybkość średnią 192 klm. 616 m./g. W kategorji samochodów sportowych najlepszy czas 20,20 sek., osiągnął Kimpel na ośmiolitrowym samochodzie Mercedes-Benz z szybkością 177 klm. 427 m./g. W klasie motocykli solo i z wózkami zwyciężył szwajcarski jeździec Alfter na litrowym motocyklu Zenith, który bez wózka wykazał czas 19,175 sek. (187 klm. 793 m./g.) a z wózkiem 22,555 sek. (159 klm. 645 m/g.).



Niemiecki dzień rekordów. Fragment z wyścigu górskiego.

Rekord górski zdobył Rosenberger, który na samochodzie wyścigowym Mercedes-Benz pokrył dwanaście kilometrów trudnej, pełnej zakrętów trasy w czasie 10 m. 10,1 sek., rozwijając szybkość średnią 70 klm. 797 m./g. W grupie samochodów sportowych najlepszy wynik uzyskał Caracciola na Mercedes-Benz, wykazując czas 10 m. 23 s. i szybkość 69 klm. 342 m./g. W klasie motocykli najlepszy czas 10 m. 50,3 s., uzyskał Bussinger na A. J. S. 500 $cm.^3$ z szybkością 66 klm. 402 m./g. i nakoniec w klasie motocykli z wózkami zwyciężył Dobler na New Imperial 1000 $cm.^3$ w czasie 12 m. 06 s. z szybkością średnią 59 klm. 504 m./g.

Zawody w Castellamare. W dniach 6 i 7 sierpnia odbyły się w Castellamare koło Rzymu wyścigi o nagrodę Acerbo dla samochodów wyścigowych oraz o nagrodę Abbruze dla samochodów sportowych. W pierwszym z tych biegów, rozegranym na przestrzeni 510 klm., zwyciężył Campari na dwulitrówce Alfa Romeo w czasie 4 g. 53 m. 36,6 s., czyli z szybkością średnią 104 klm. 219 m./g. Drugim był Tonini na Maserati 1500 w 5 g. 26 m. 14 s. a trzecim Ceri na Bugatti 1500 w 5 g. 29 m. 15 s. W zawodach samochodów sportowych, które odbyły się na dystansie 382 klm., pierwszy przybył do celu Chierigato na Alfa Romeo w czasie 4 g. 7 m. 55 s. z szybkością średnią 92 klm. 566 m./g. Drugie miejsce zdobył Pintacuda na Alfa Romeo w 4 g. 11 m. 27,4 s. a trzecie Radice na Lancia w 4 g. 24 m. 43,4 s.

Sześciodniowe zawody motocyklowe. Doroczny sześciodniowy międzynarodowy konkurs turystyczny dla motocykli odbył się w tym roku w Anglji między

15 a 20 sierpnia. Konkurs był niesłychanie trudny, gdyż trasa jego prowadziła przez zupełne bezdroża, poprzez największe trudności górskiego terenu. Kilkakrotnie musieli współzawodnicy przejeżdżać w bród przez wodę, tak głęboką, że pokrywała zupełnie motocykle (!).

Do zawodów stanęło 125 konkurentów, z których do celu doszło 101, w czem 46 bez punktów karnych. Wielką Nagrodę międzynarodową zdobyła obsada angielska w składzie następujących jeźdźców i maszyn: Walker (Excelsior 250 cm.³), Crisp (Humber 350 cm.³) i Giles (A. J. S. 600 cm.³ z wózkiem). Drugie miejsce w klasyfikacji tej nagrody przypadło obsadzie szwedzkiej a trzecie niemieckiej. Angielska obsada pań w składzie: Miss Cottle na Raleigh 350 cm.³, Miss Foley na Triumph 500 cm.³ i Miss Mac Lean na Douglas 350 cm.³, zdobyła drugą wielką nagrodę „Srebrną Wazę".

Konkurs godzinny w Chimay. Na szosie w Chimay (Belgja) zorganizowano w dniu 28 sierpnia jednogodzinny wyścig samochodów. Największą przestrzeń (117 klm. 567 m.) pokrył w tym czasie Charlier na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, podczas gdy Reinartz na dwulitrówce Bugatti przebył 104 klm. 856 m. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Diels na Excelsior, który jeden tylko zdołał przebyć dystans większy, aniżeli 100 klm.

Wyścigi motocyklowe w Toruniu odbyły się w niedzielę 4 września z okazji jubileuszu Toruńskiego Klubu Sportowego na torze o długości 11,5 klm. W kategorji 250 cm.³ zwyciężył Ulkan na D. K. W. w czasie 18 m. 13 s.; w kategorji 350 cm.³ Cierpiałkowski na Indian w 13 m. 57 s.; w kategorji motocykli z wózkami Okoński na D-Rad w 14 m. 26 s.

Wystawa samochodowa w Pradze Czeskiej była otwarta między 3 a 11 września.

„Lot Polski".

Ze wspaniałym numerem specjalnym, wystąpiła na „Tydzień Lotniczy" ruchliwa i pomysłowa redakcja „Lotu Polskiego".

Na wstępie znajdujemy podniosły apel p. t. „IV Tydzień Lotniczy" pióra redaktora „Lotu" p. Józefa Relidzyńskiego. Następnie szereg artykułów, poruszających najżywotniejsze tematy naszego lotnictwa i obrony przeciwgazowej, których autorami są tak wybitni fachowcy, jak: inż. Czapski, mjr - pilot Stachoń, inż. Rumbowicz, mjr. - inż. Malinowski, mjr. - dr. Missiuro, płk. Małyszko i in.

Artykuły sygnowane M. p. t. „Przemysł lotniczy w W. M. Gdańsku" oraz „Lotnictwo a uzbrojenie", których autor wykazuje niezwykłą kompetencję i bliski kontakt z pracami Ligi Narodów, podają niezwykle interesujące szczegóły, dotychczas w prasie polskiej nie notowane.

Ciekawe wykresy statystyczne L. O. P. P. z tekstem w języku polskim i francuskim, oraz obszerny dział sprawozdań z prowincji, dają barwny obraz działalności Ligi i są wybornym środkiem propagandowym.

Dział Literacki reprezentują pp.: K. A. Czyżewski, M. Jarosławski i G. Piotrowski.

Na całość świetnego numeru wrześniowego „Lotu Polskiego" składa się 64 str. tekstu i blisko 100 ilustracyj; numer ten to prawdziwy album pamiątkowy, który powinien znaleźć się w każdym domu polskim.

Administracja „Lotu Polskiego" wprowadziła od 1 września b. r. ciekawą inowację: co miesiąc załącza bezpłatnie dla swoich prenumeratorów rocznych, dodatkowy spis abonentów warszawskiej sieci telefonów, nie objętych katalogiem za rok 1927 i nowo przybywających.

Druk i klisze wykonano w Zakładach Graficznych Straszewiczów w Warszawie, Leszno 112.